Illinois U Library

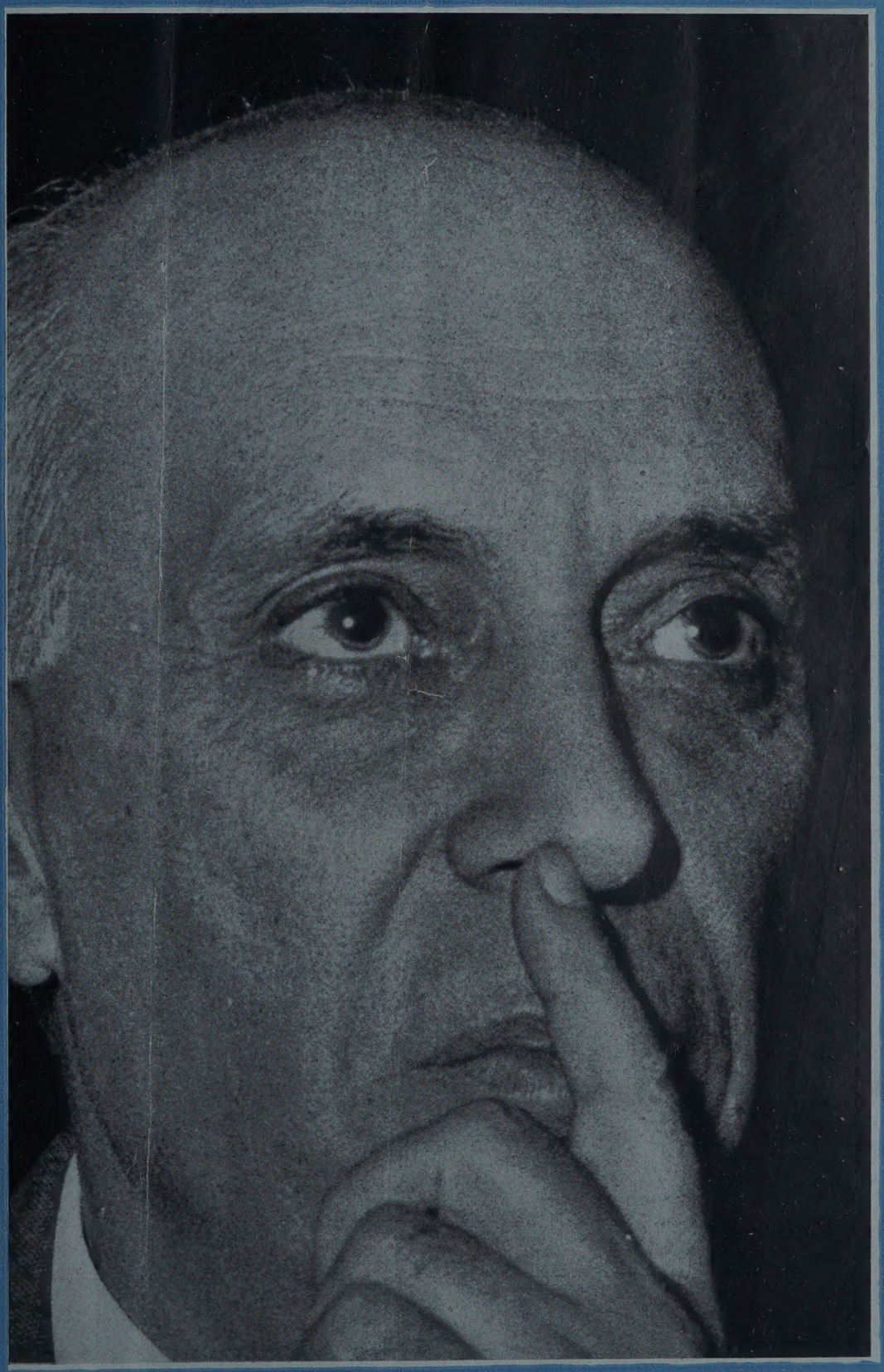
18 OCTOBRE 1952

France

N° 366 - 100 FRANCS

ILLUSTRATION

LE MONDE ILLUSTRÉ



M. NEHRU EXIGE...

Les problèmes nord-africains, qui intéressent la France au premier chef, vont tenir une large place dans les débats de l'O. N. U., réunie en assemblée générale à New-York. C'est le moment que M. Nehru a choisi pour réclamer le retour à l'Inde, sans aucun referendum, des Établissements français de ce pays. Il adopte ainsi une attitude inamicale envers la France, car la politique indienne avait, jusqu'ici, admis le principe du plébiscite.

DANS CE NUMÉRO

★

N TÉLÉVISION
A FRANCE TIENT PREMIER RANG
par René Braneliec

★

MAROC, TUNISIE ET AMÉRICAINS
par Paul Mousset

★

PLUS VITE QUE LE SON
par Edmond Blanc

★ ★ ★ EXIGEZ LA MARQUE ★ ★ ★ IMPRESSIONS DE LYON ★ ★ ★ SUR LISIERES ★ ★ ★

COTON INFROISSABLE

MARQUE DÉPOSÉE Impressions de Lyon

MARQUE DÉPOSÉE Impressions de Lyon

MARQUE DÉPOSÉE Impressions de Lyon

FABRICANTS

TISSAGES VOIRON CHARTREUSE S.A

LYON

★ ★ ★ EXIGEZ LA MARQUE ★ ★ ★ IMPRESSIONS DE LYON ★ ★ ★ SUR LISIERES ★ ★ ★

MARQUE DEPOSEE ★ ★ ★ EXIGEZ LA MARQUE ★ ★ ★ IMPRESSIONS DE LYON ★ ★ ★ SUR LISIERES ★ ★ ★ MARQUE DEPOSEE

8me ANNÉE — NUMÉRO 366 18 OCTOBRE 1952

France
ILLUSTRATION
LE MONDE ILLUSTRÉ

PLUS VITE QUE LE SON !

LA FIGURE DE JOHN DERRY domine, sans pourtant paraître sur l'écran, le film « le Mur du son ». Le réalisateur y avait préfiguré le tragique accident de Farnborough, au cours duquel le jeune pilote d'essai périt dans la désintégration de son « De Havilland 110 ».

L'OPINION DE DENIS MARION SUR

« LE MUR DU SON »

La récente démonstration aérienne de Farnborough a prouvé avec éclat l'immense vitalité de l'Angleterre en matière d'aviation. Par leur effort persévérant les Anglais ont conquis en ce domaine la première place. Conquête chèrement payée. Plus de soixante-seize pilotes d'essai ont perdu la vie au cours de leurs tentatives.

Sur le terrain même de Farnborough, on s'en souvient, un avion explosait en plein vol, alors qu'il venait d'enfoncer le mur du son. Les deux hommes qui le montaient étaient tués. Une heure s'était à peine écoulée qu'un autre avion prenait l'air et brisait à son tour le mur sonique. Bel exemple du sang-froid et de la volonté britanniques. Pour atteindre son but l'Angleterre s'est acharnée. Et parce qu'elle s'est acharnée, elle a gagné.

Un film à la gloire des pilotes d'essai et des hommes qui ont contribué à la victoire anglaise vient d'être présenté. Il s'appelle *le Mur du son*.

Pour réaliser ce film de fiction sur les avions à réaction et les vitesses supersoniques, les Anglais se sont adressés au scénariste Terence Rattigan et au metteur en scène David Lean. Avec un sérieux tout britannique, les deux hommes n'ont pas éludé le problème qui leur était posé, et leur film pourrait se résumer en trois points :

1° En quoi consiste le mur du son ;

2° Comment il a été franchi pour la première fois ;

3° Cet exploit vaut-il les vies qu'il a coûtées et qu'il coûtera encore ?

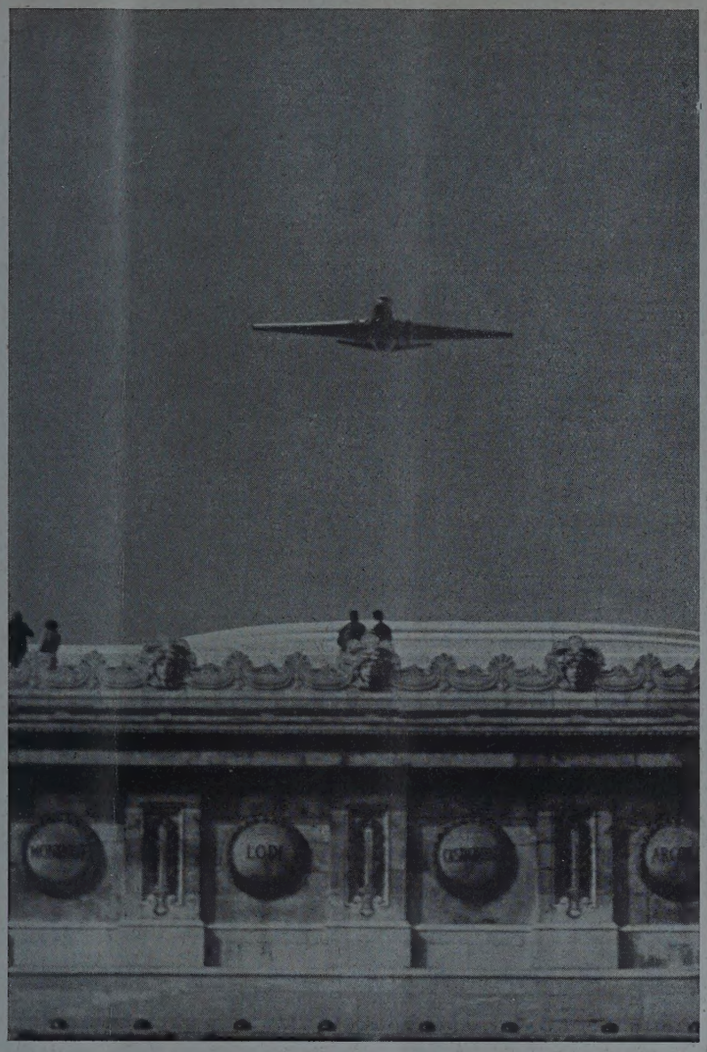
Du premier point je ne dirai rien : ce serait faire double emploi avec les articles techniques qu'on lira d'autre part. Toutefois, si le film réussit à se montrer clair à cet égard, de manière à pouvoir être compris par le public profane, quel que soit son degré d'instruction, il faut reconnaître que c'est au prix d'exposés relativement longs qui ne contribuent guère à l'intérêt dramatique. Ce didactisme était indispensable sans doute, mais par moments on se prend à souhaiter qu'il nous ait été épargné.

Le second point est délibérément romancé. Assurément, il était impossible dans un film commercial de raconter les étapes du franchissement du mur du son telles qu'elles ont eu réellement lieu. Il n'empêche que c'est un peu gênant, du moins pour ceux qui comme moi ont des scrupules historiques : si l'on me racontait à l'écran que le radium a été découvert parce que Gérard Philipe était amoureux de Danielle Darrieux, qui était la fille de Victor Francen, riche propriétaire de mines de pechblende, je sens que je ne marcherais pas. Mais j'ai tort, car le public n'est pas de mon avis. Aussi reprochera-t-il plutôt au *Mur du son* ce qu'il reproduit fidèlement : à savoir les tentatives multipliées et toutes pareilles l'une à l'autre, monotones à voir à l'écran en dépit de la perfection technique avec laquelle elles sont réalisées, mais indispensables pour atteindre un résultat.

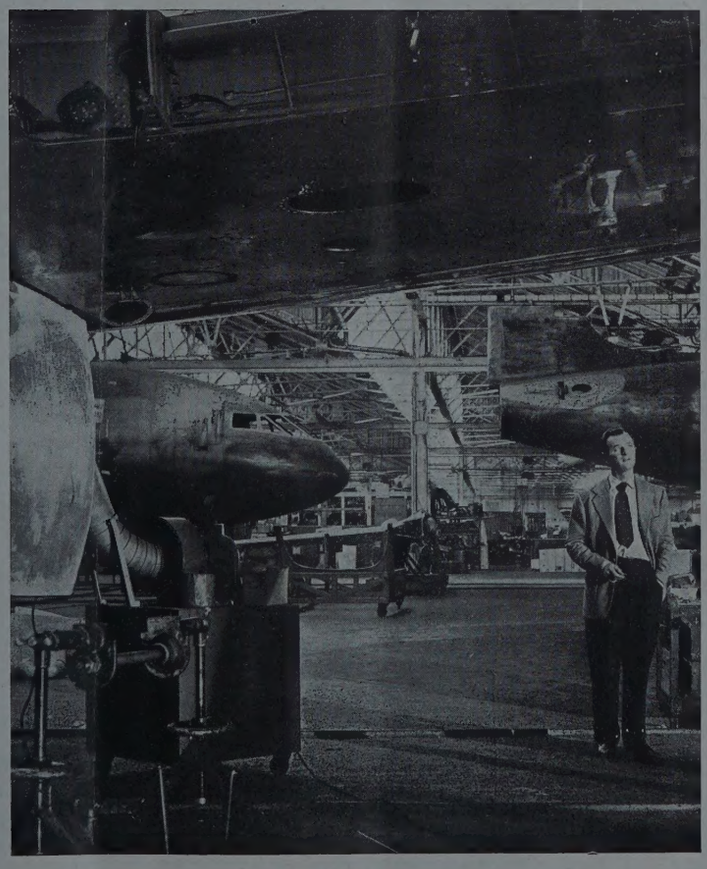
L'intérêt dramatique du film se trouve donc concentré dans le dernier point. Là, on ne saurait adresser trop d'éloges pour la sobriété et la pudeur avec lesquelles les auteurs ont retracé cette véritable épopée. L'optimisme de commande a été évité avec soin : selon la formule churchilienne, c'est au prix de sueur, de larmes et de sang que le moindre progrès est acquis.

Si *le Mur du son* pose avec honnêteté la question : un progrès technique mérite-t-il le sacrifice de plusieurs vies humaines ? je ne suis pas sûr que la réponse qu'il lui donne soit satisfaisante ni même convaincante. Le problème des pilotes d'essai est celui de tous les hommes qui choisissent un métier extrêmement dangereux. Les deux pilotes d'essai qui paraissent dans le film sont tous les deux mariés à une femme qu'ils adorent, l'un a deux enfants, l'autre en attend un, et ils sont désintéressés autant qu'il se peut, l'un étant riche et l'autre quittant volontairement un poste de rampant mieux rétribué. A partir de ce postulat, il faut leur supposer un amour de l'aviation qui va jusqu'au martyre. Je ne dis pas que cela ne se produit jamais, mais en tout cas la généralisation est peut-être excessive.

Ralph Richardson joue avec une autorité un peu théâtrale le constructeur sacrifiant tout à sa volonté de réaliser l'avion le plus rapide, et Ann Todd est simple et touchante en épouse sacrifiée.



AU DESSUS DE L'ARC DE TRIOMPHE le « Comet », amenant à Paris les vedettes du film, survole les Champs-Élysées à 400 mètres d'altitude. **Ci-dessous** : Ralph Richardson.



LA VIE A BORD DU LONG-COURRIER SUPERSONIQUE

PAR EDMOND BLANC

Le « Comet », qui vient de survoler Paris, ouvre une ère nouvelle. Voici la France à une journée de l'Extrême-Orient... Quelle sera l'étape suivante vers la vitesse ?

« *Quand les techniciens se livrent à des prophéties,* nous disait hier encore un de nos plus brillants ingénieurs, créateur de plusieurs avions ultra-rapides, *ils se trompent toujours par défaut.* » Il rappelait qu'en 1922 les techniciens américains annonçaient pour 1932 des records de 420 kilomètres à l'heure. Or Stainforth les porta à 655.

Les techniciens, craignant qu'on ne les raille, demeurent prudents, donc timides. Notre ami n'est point timide : il prédit la vitesse de 4.000 km.-h. pour 1965 et 10.000 km.-h. pour l'an 2000. Cela s'entend pour les avions militaires évidemment, mais nous savons que l'aviation civile suit la progression avec un décalage de dix ans sur l'armée de l'air. Nous voilà donc autorisés à concevoir pour 1970 l'*avion de transport supersonique.*

Les passagers voyageront-ils à une vitesse supérieure à celle du son ? Avant de répondre nous confiâmes nos scrupules à M. Louis Breguet, qui joint à la plus riche expérience technique une sagesse profonde.

« L'intérêt de la vitesse reste incontestable, dit-il, au regard des dépenses horaires fixes : frais de personnel, de combustible, d'infrastructure... L'avion marchand supersonique viendra sans doute, mais ce sera long. Etude et mise au point d'un prototype entraînent à des dépenses énormes. Seule l'armée pourra les supporter qui créera le premier gros bombardier plus rapide que le son, défrichant ainsi le problème. »

BIENTOT NOUS NAVIGUERONS A 15.000 MÈTRES

Comment cela sera-t-il construit ? Nous voyons un vaisseau au nez très pointu, et, dès l'abord, un vaisseau important.

Aura-t-il des ailes en flèche, en « delta », en « queue d'hirondelle » ? Lockheed penche fermement pour l'aile droite, et si nous nous souvenons de la controverse, qui dura vingt ans, sur les vertus respectives des biplans et des monoplans, nous pensons que le choix entre les formes d'ailes des avions rapides hésitera longtemps encore. L'essentiel dans une telle construction est la *rigidité.* Une science toute nouvelle apparaît qui pose des problèmes délicats, l'*aéroélasticité.* Outre le risque de rupture, en effet, la déformation, quand elle afflige les gouvernes, modifie leur action de telle sorte que le pilote constate des phénomènes d'*inversion* qui le déconcertent.

Les moteurs ? Deux types sans doute, les uns pour le décollage et la montée, les autres pour le vol de croisière : fusées et turboréacteurs. M. Louis Breguet songe aux vertus de l'hélice multiple dans une tuyère genre « Leduc », soit à un réacteur à deux flux, comme en étudie M. Anxionnaz chez Rateau, et avec post-combustion.

L'altitude de vol ? Autour de 15.000 mètres, afin de réduire dans un air moins dense la *traînée* (résistance à l'avancement). A 18.000 mètres la densité est deux fois et demie plus faible qu'à 12.000 mètres, mais à ce moment le médecin s'oppose à l'aérodynamicien. L'un défend la vitesse, l'autre défend le passager. Il demeure certain qu'il faut économiser en croisière le combustible, largement dépensé dans une montée semi-verticale. Quelle vitesse adoptera-t-on ? Inutile d'exagérer, le gain de temps acquis à partir de 1.400 km.-h. pouvant contenter les plus exigeants. La vitesse du son, qui varie avec la *température* de l'air ambiant, est en effet de 1.220 kilomètres à l'heure au sol et de 1.065 kilomètres seulement à 11.000 mètres d'altitude. Elle se trouve ainsi nettement dépassée et hors de cette zone de « vitesses détestables » qui s'échelonne de 900 à 1.400 kilomètres. C'est cette zone qu'on a si mal dénommée le « mur du son », car s'il y a devant l'avion un matelas d'air comprimé, une onde de choc, ces *réalités physiques* se déplacent avec le bolide. Il s'agit alors d'un mur qui se déforme, se déplace et n'a point de « hauteur ».

COMMENT SE COMPORTERONT LES OCCUPANTS ?

Les ennemis habituels des occupants dans les voyages stratosphériques à grande vitesse sont la *dépression,* le *froid,* les *accélérations.* La question, étudiée à fond pour les équipages militaires, est résolue pour les deux premiers points par les cabines *pressurisées, climatisées* et dites *étanchées,* où règne une surpression intérieure d'environ 300 grammes. Quand le « Comet » vole à 6.000 mètres la pression atmosphérique tombe à 352 millimètres autour de lui. A 15.000 mètres elle s'abaisse à 90 millimètres. On imagine ainsi le soin que réclamera l'établissement de la cabine étanchée, où les passagers du « Comet » vivent à une *altitude fictive* de 2.500 mètres et où ceux de notre avion supersonique devront peut-être supporter des altitudes fictives de 3.500 mètres ou davantage.

En ce qui concerne les accélérations, il sied de considérer les effets *centrifuges* dans les virages à grande vitesse, et qu'on réduit en virant sur un très grand rayon ou au ralenti, et ceux qui résultent de *la prise progressive de vitesse.*

Or nous connaissons les dangers de la zone transsonique, où les conditions aérodynamiques du vol changent brutalement et où turbulences et

Un entonnoir d'où s'échappe une épaisse fumée et qu'entourent des débris éparpillés : ainsi David Lean avait vu, plusieurs mois à l'avance, la catastrophe de Farnborough.

vibrations s'en donnent à cœur joie avant que soit retrouvé le calme relatif du vol classique au delà de la zone funeste, c'est-à-dire quand la vitesse du son est dépassée. Il importe donc de passer le « transsonique » aussi vite que possible au retour comme à l'aller.

LE « RADAR » AUXILIAIRE INDISPENSABLE DU PILOTE

Une conversation avec le professeur Grandpierre, médecin-colonel chef du centre de biologie aéronautique, a achevé d'éclairer notre lanterne.

Les hautes vitesses présentent en effet d'autres inconvénients, de manière indirecte, en affectant les organes de la vision. Dans la zone transsonique, où règne une grande instabilité d'écoulement de l'air, naissent des *vibrations* de forte intensité. Ces vibrations, transmises au siège, se propagent dans la tête pour toute amplitude supérieure à 5/100 de millimètre et des fréquences de 25 à 40 cycles ou de 60 à 90 cycles par seconde. Le globe oculaire entre à son tour en vibration sur son matelas musculaire et son coussin graisseux, et il devient impossible d'effectuer une lecture. Ces vibrations à basse fréquence donnent même parfois au pilote l'illusion d'un brouillard à l'extérieur.

Comme le pilote, le navigateur sera fort gêné, car il y aura un navigateur à bord. On savait déjà par le colonel Rozanoff, fameux pilote d'essais, qu'à bord d'un avion à réaction « on passe son temps à se perdre » en raison de la vitesse avec laquelle défile le sol au-dessous de l'appareil. Avec notre bolide supersonique ce sera bien pis, et la présence du navigateur (discutée ailleurs) s'imposera ici, avec le concours du radar et de la télévision. L'image du sol vue de l'avion et transmise par télévision aux postes terrestres permettra à ceux-ci de faire instantanément le point et de le communiquer au navigateur.

L'identification à vue des obstacles divers, avions, orages ou autres, devient quasi impossible aux vitesses supersoniques. Comme l'écrivit Strughold, « l'horloge de la *perception visuelle consciente* retarde de quelques fractions de seconde sur les événements ». Négligeable dans la vie courante, ce retard ne laisse pas le temps nécessaire pour juger d'un obstacle qui arrive à 400 mètres par seconde — ou le double s'il s'agit de deux avions allant en sens inverse l'un de l'autre. Là encore la « parole » reste à l'écran-radar.

Mais voici une illusion d'optique qui se produit aux grandes vitesses : les objets apparaissent à première vue *plus petits* qu'ils ne sont en réalité. C'est ce que les médecins de l'air Duguet et Mercier, dans une remarquable étude, ont désigné sous le nom de *micropsie*. Ils signalent même qu'en Corée il fallut recourir à l'emploi d'avions *lents* pour rechercher les objectifs et les indiquer aux chasseurs de vitesse simplement « sonique ». Cette micropsie se corrige d'elle-même, mais avec un agrandissement brusque de l'image visuelle de l'objet. Il résulte de tout cela une mauvaise appréciation des distances et la conclusion qu'il faudra compter avec les troubles psychosensoriels des occupants. Dans cet ordre d'idées il reste à examiner l'*éblouissement solaire* aux altitudes supérieures, dû à l'action des constituants du spectre solaire : radiations visibles, infra-rouge et ultra-violet.

En altitude, dans l'air raréfié, où les molécules restent plus distantes les unes des autres et où les poussières sont absentes, la couleur du ciel s'assombrit cependant que la luminosité devient excessive et accentue les *ombres portées* au point de ne plus permettre la lecture des tableaux de bord. D'autre part, si les infra-rouges présentent peu de danger, les radiations ultra-violettes restent nocives pour la vision.

Quant aux *ondes de choc*, fâcheuses pour la machine, qui les pousse devant elle à la manière d'un sillage conique, elles correspondent à des surfaces de brusques variations de pression de l'air devenu compressible à l'état libre, du fait même de la vitesse extrême. Optiquement plus dense que l'air normal environnant, cette onde de choc dévie les rayons lumineux.

L'onde provoque ainsi un *déplacement apparent* des objets.

Dans un autre ordre d'idées, ces ondes de choc aérodynamiques agissent du point de vue pathologique de la même manière que l'onde de choc due à l'explosion d'un projectile. La perturbation qui naît ainsi autour de l'habitacle n'atteint pas les habitants à l'abri dans une coque robuste, mais il en serait tout autrement dans le cas où l'onde de choc y pénétrerait pour une raison quelconque, rupture d'un hublot, ouverture intempestive de quelque trappe, défaillance d'une paroi, déterminant ce qu'on nomme la *décompression explosive*. L'onde de choc, indique le médecin-colonel Duguet, pénètre alors dans le corps humain à une allure égale à celle de la propagation du son dans les tissus. La tête et le tronc de l'aviateur sont les premiers atteints. La brutale variation de pression et les effets d'inertie déterminent des lésions et des hémorragies rapidement mortelles.

Les inhalateurs actuels ne restant efficaces que jusqu'à 10.000 mètres, le sauvetage des passagers serait très difficile.

LA PAROLE EST AU PHYSIOLOGISTE

Beaucoup d'autres sujets de méditation restent offerts, comme celui des températures de la carcasse volante, qui s'élèvent par frottement intense de l'air sur les surfaces (à 3.000 kilomètres à l'heure il atteint 600 degrés, à 1.500 kilomètres à l'heure il élève de 100 degrés la température de la cabine). C'est là l'affaire des ingénieurs. Le bruit à bord ne doit pas nous inquiéter puisque le vaisseau, volant plus vite que le son, le laisse derrière lui. Reste le souci des *ultra-sons*, dangereux à partir d'une certaine intensité et pour des fréquences de 25.000. Transmis par l'air, ils sont absorbés par toute matière et, s'ils peuvent affliger les mécaniciens de bord, ils ne se montrent guère redoutables pour les passagers.

Pour conclure nous dirons que rien ne se fera sans l'assurance du physiologiste et que l'homme risque, au moins durant longtemps, de se trouver dépassé par son outil. Il est malaisé d'anticiper avec précision, et nous nous abriterons derrière la pensée de Bainville : « Prévoyez tout ce que vous voudrez, mais ne donnez pas de date. »

Lettre d'Amérique

LES PROCHAINES DÉLIBÉRATIONS « ONUSIENNES » PÈSERONT SUR L'ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE

PAR NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL PAUL MOUSSET

Amoins de trois semaines de l'élection présidentielle américaine, tout pronostic sur le vainqueur probable semble dangereux. La prudence incite d'ailleurs à se rappeler l'écrasement, voilà quatre ans, de M. Dewey (dont Gallup lui-même annonçait le triomphe). Au quartier général newyorkais des républicains (somptueux, dans une atmosphère assez mondaine) comme à celui des démocrates (beaucoup plus modeste et où règne une véritable fièvre) chacun s'affirme certain du succès de son candidat. De temps en temps, comme pour éveiller des enthousiasmes, MM. Eisenhower et Stevenson apparaissent sur les écrans de la télévision (plaie actuelle de l'Amérique qui, dans certains restaurants ou chez des particuliers, oblige à prendre ses repas dans une demi-obscurité). Traits curieux de la campagne : le déchaînement de M. Truman contre un militaire qu'il y a peu de temps encore il portait aux nues ; la courtoisie de surface de M. Stevenson pour son adversaire. Le général Eisenhower se rend-il dans l'Illinois ? Aussitôt M. Stevenson, gouverneur de cet Etat, donne congé aux fonctionnaires afin de leur permettre d'écouter et de voir le candidat républicain.

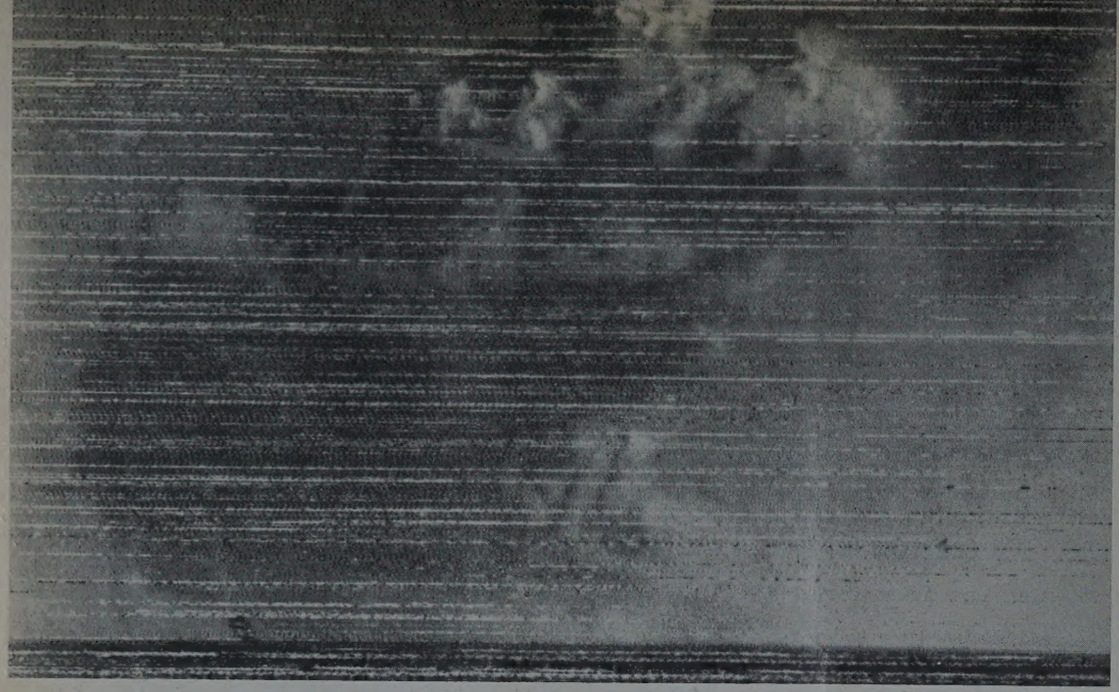
Dans la crise psychologique que traversent les Etats-Unis, due à une accélération trop rapide de l'histoire, et dont beaucoup de gens finissent par admettre l'existence, l'anomalie la plus saisissante reste l'anxiété sourde dont souffre l'électorat. « Notre nation vient d'entrer dans une ère où la Divine Providence a permis au génie de l'homme de déceler le secret de l'atome. » Cette phrase liminaire du programme démocrate, aux sous-entendus redoutables, justifierait à elle seule l'inquiétude, souvent niée, néanmoins réelle, qui ronge le cœur de l'immense majorité des Américains. Des temps exceptionnels exigeant des hommes d'Etat décidément hors du commun, innombrables sont les Américains en âge de voter qui s'interrogent âprement sur les mérites respectifs des deux candidats, qui se livrent à un véritable examen de conscience. En définitive, l'emportera le 4 novembre celui qui, de MM. Eisenhower ou Stevenson, paraîtra le plus apte à faire face aux hallucinantes responsabilités des temps à venir.

Chez beaucoup de ceux qui se rappellent le grand chef de la guerre, le général déçoit quelque peu. Si les foules continuent à assiéger son train spécial dans les gares où il s'arrête bien plus qu'elles ne se pressent autour de son adversaire, s'il jouit personnellement d'une popularité qu'explique sa légende pendant et après les hostilités, s'il attire par des improvisations à l'emporte-pièce (qui tranchent originalement sur les discours préparés pour lui par des experts plus soucieux, semble-t-il, d'impressionner le partisan éventuel que de le convaincre), on ne découvre pas sans étonnement en Eisenhower une déconcertante souplesse d'esprit, aussi bien qu'un art inattendu d'adaptation aux attitudes les plus contradictoires. Comment concilier l'admiration qu'à son départ de Rocquencourt, le 30 mai dernier, il affichait pour notre courage national, sa conviction que la gloire de la France ne subirait plus d'éclipse et la défiance affirmée par lui, le 9 juillet suivant, dans les destinées de notre pays, « fier de 50 % d'agnostiques et d'athées, et à la fibre morale en décomposition » ? Parle-t-on de la Corée ? Pourquoi les Nations Unies y doivent-elles subir une guerre coûteuse et sanglante ? Parce que — d'après le général — l'administration démocrate du président Truman a sous-estimé le danger soviétique. Mais qui donc, sinon le général lui-même, ne craignait pas d'affirmer en 1945 : « Rien ne guide davantage la politique russe qu'un désir d'amitié avec les Etats-Unis » ? Lui, qui stigmatise aujourd'hui la dangereuse hâte avec laquelle le gouvernement démocrate procéda à la démobilisation de l'armée américaine au lendemain de la seconde guerre mondiale, prétendait exactement le contraire en 1946. Et quand, le 5 juin 1952, il se proclamait contre le franchissement du 38e parallèle nul n'aurait pensé l'entendre, trois mois plus tard, se déclarer d'accord avec le général Mac Arthur lorsque celui-ci voulait pousser les opérations jusqu'au Yalou. Qu'il critique sans aménité plusieurs de ses camarades du Pentagone ou qu'il se refuse à défendre son ancien chef, le général Marshall, pour ne pas déplaire au sénateur Mac Carthy, les démocrates relèvent avec la satisfaction que l'on devine ces voltes de sa pensée — et bien d'autres. Où le général surprit le plus de gens c'est quand, dans l'Illinois, au début d'octobre, il lança tout à trac l'opinion que la guerre de Corée regardait avant tout les Asiatiques et que le premier devoir du prochain gouvernement devrait être d'armer les Sud-Coréens aussi rapidement que possible, puis, une fois ceux-ci en mesure de se défendre, de retirer les troupes américaines. Depuis deux ans les républicains eux-mêmes ne cessent de regretter la faiblesse de l'armée de Syngman Rhee et surtout la qualité inférieure de ses cadres. On a écrit et répété — à notre sens, avec raison — qu'abandonnées à leurs seules ressources les troupes sudistes ne pourraient résister plus de quelques jours, dans la meilleure hypothèse, à leurs ennemis. La conquête de la Corée par les Sino-Nordistes et ses répercussions en Indochine ne sauraient manquer d'influer sur la position du Japon (où le succès des libéraux, lors des élections récentes, n'a guère provoqué, chez les Américains vraiment au courant de la situation, qu'un sentiment d'estime pour l'habileté de M. Yoshida). Une éviction brutale de la zone asiatique, est-ce donc ce que recherchent les républicains ? Evidemment non. Quelle solution donner alors au drame coréen ? Diplomatique, semble-t-il, si l'on se fie aux paroles du gouverneur de l'Ohio, M. Robert Taft, qui affirme que rien d'utile ne pourra s'accomplir tant que subsistera un State Department démocrate, coupable des erreurs tragiques commises à peu près partout, notamment en Chine.

Selon une stratégie embrumée de mystères, les républicains semblent vouloir faire le jeu de ceux qu'ils représentent comme l'incarnation du mal et du péché. Pareille candeur politique ne se retourne pas forcément contre eux. Beaucoup d'électeurs y voient une garantie de grande honnêteté. Les arguments, s'il en existe, gardés en réserve par chaque parti pour les tout derniers jours de la campagne demeurent un secret. A ce propos, peut-être eût-il mieux valu que l'assemblée des Nations Unies se trouvât fixée à une autre date qu'en ce mois d'octobre, à New-York. L'évocation des problèmes de politique internationale, qui sont la raison d'être de ce haut organisme, risque, pour peu que républicains ou démocrates s'en emparent, de ranimer des passions assoupies et d'inciter une majorité électorale à suivre son cœur plutôt que sa raison. Mais bien que notre gouvernement se soit refusé, sur les épineuses questions nord-africaines, à des discussions risquant de mettre la France en posture d'accusée, et si même l'un ou l'autre des deux partis n'entend point tirer un profit quelconque de cette attitude, il convient pour les Français de se livrer à un effort de compréhension. Ils se doivent de mesurer l'importance que revêt aux yeux des Américains le « colonialisme » de Paris.

Prenant leurs désirs pour des réalités, certains de nos compatriotes s'aveuglent sur le peu d'intérêt que porterait, selon eux, la masse américaine à nos difficultés présentes en Afrique du Nord. L'émotion manifestée à cet égard par Washington ne leur paraît pas s'appuyer sur un très puissant sentiment populaire. Ils se trompent. Rarement l'Amérique, où les gens ne cessent de vouloir s'expliquer à eux-mêmes, n'a éprouvé plus vif que maintenant — précisément à cause de cette crise psychologique à laquelle il a été fait allusion — le besoin d'une remontée aux sources, d'une réaffirmation de ses grands principes de base. Parmi ceux-ci : « l'anticolonialisme ». A l'origine de la guerre d'Indépendance puis, en 1898, du conflit contre l'Espagne, il est devenu, chez tout Américain, un véritable dogme. Pendant longtemps la France en a peu ressenti les effets. Jusqu'à la fin de la dernière guerre, et bien que M. Roosevelt se fût juré qu'une fois la paix revenue il n'existerait plus que des peuples libres, le colonialisme britannique se trouvait presque seul en butte aux attaques. La liberté rendue à l'Inde apaisa les esprits, au point que le statut des autres possessions anglaises passa, et stagne, à l'arrière-plan. Vint le tour de la Hollande. La question de l'Indonésie réglée, on s'en prit, on s'en prend à la France. Au stade présent, l'avenir de l'Indochine, estimé résolu par la constitution des Etats associés, seuls le Maroc et surtout la Tunisie, qualifiés « colonies » autant dans un désir de simplification que par ignorance, retiennent l'attention. Qu'on évite de se bercer de chimères ! Les Tunisiens, pour ne parler que d'eux, ont mené leur partie de main de maître. Quelque peu aidés par la presse allemande du Middle-West, ils ont su se concilier le soutien des grandes fédérations ouvrières. Sans connaître un mot du dossier, la quasi-unanimité des Américains nous taxent d'oppression. Nous protestons. Inconscient chez le plus grand nombre, nettement formulé chez d'autres, le dilemme se pose, ici, de la façon suivante : « A moins de concessions capitales de la part de la France, quelle politique les Etats-Unis doivent-ils adopter ? Maintenir l'alliance atlantique au détriment des nationaux nord-africains ? Faire cause commune avec eux au prix de l'alliance française ? La croisade entreprise par l'Amérique tend à promouvoir la démocratie dans le monde, à assurer l'indépendance des peuples. Que veut la logique ? » Sur ces incertitudes se greffent des mobiles égoïstes : « Si Français et Nord-Africains ne parviennent pas à vivre en harmonie, que deviendront nos bases ? Sa défense avancée compromise, le continent américain se trouvera en péril... »

... Une crainte qu'entretiennent des exercices d'alerte comme celui qui l'autre jour, à New-York, déclencha le son lugubre des sirènes et aboutit à la pseudo-destruction du district de Times Square, au centre de la ville.



BOMBE « MADE IN ENGLAND »

L'EXPLOSION du premier engin atomique anglais, dont l'initiative est due à Winston Churchill en personne, s'est entourée d'un voile de mystère.

Les correspondants et les photographes — ceux-ci avaient dû (ci-contre) procéder à de difficiles installations de fortune dans les parages isolés et déshérités des îles Montebello — ont eu sous les yeux le spectacle, devenu classique après une trentaine d'expériences du même ordre, d'une lueur intense suivie d'une violente déflagration et de la formation, haut dans le ciel, d'un gigantesque nuage, en forme de Z cette fois et non de champignon. Un secret absolu a été gardé touchant les effets de l'explosion. Mais, à la grande satisfaction de l'opinion britannique, l'Angleterre pourra désormais collaborer à armes égales avec les Etats-Unis dans le domaine atomique.

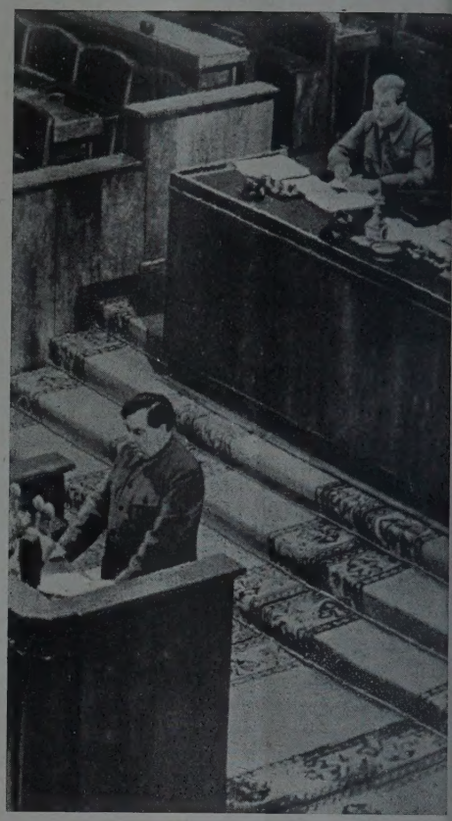
SOUVENIRS DE PARIS !...

CE n'est pas sans quelque curiosité que l'on attendait le match de football qui, pour la première fois depuis la guerre, opposait, à Colombes, le « Onze » tricolore à l'équipe d'Allemagne.

Or tout s'est passé correctement, poliment, dans une atmosphère « très sport ». Venus nombreux d'outre-Rhin, les « supporters » de l'équipe visiteuse, fort reconnaissables parmi l'assistance, ont accueilli avec « fair play » la victoire d'ailleurs méritée, par 3 buts à 1, de la sélection française.

On sentait chez eux le souci de faire oublier à leurs hôtes par cette occupation des gradins du stade une autre occupation moins... pacifique. Avant de reprendre le chemin du retour les joueurs allemands se sont ravitaillés en souvenirs de Paris (ci-dessus), mais, cette fois, sans uniforme feldgrau et sans bruit de bottes.

AUX QUATR



AU CONGRÈS DE MOSCOU STRATÉGIE OPPORTUNISTE

POUR la première fois depuis treize ans, le maréchal Staline a estimé devoir consulter, à Moscou même, les militants communistes de l'U. R. S. S. Si, du moins, on peut qualifier de « consultation » les assises d'un parti au cours desquelles les congressistes jouent surtout le rôle de la brigade des acclamations !

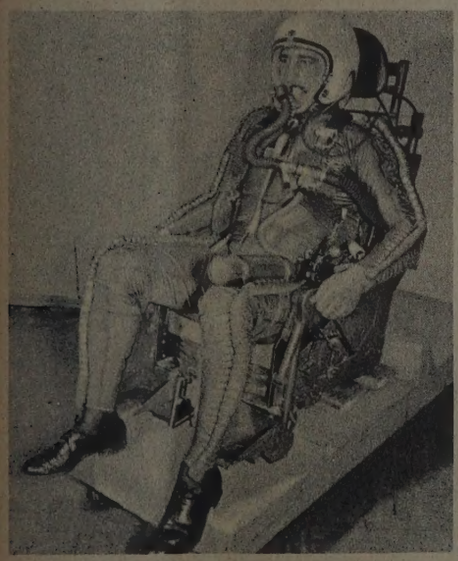
Que résultera-t-il pour la « guerre froide » de ce remue-ménage spectaculaire ? Deux documents : les cinquante pages écrites par Staline dans le *Bolchevik* et le rapport du « dauphin » Malenkov, que l'on voit ci-dessus à la tribune du congrès, laissent augurer qu'une nouvelle stratégie communiste va être appliquée dans le domaine international. Cela en raison de la faillite des méthodes brutales pratiquées par l'U. R. S. S. à Berlin comme en Extrême-Orient et des échecs cuisants enregistrés depuis quelque temps par les auxiliaires de l'U. R. S. S. tant en France et en Angleterre qu'en Suède et au Japon, où les communistes ont pratiquement disparu de la scène parlementaire.

Malenkov, de son côté, a défini les principales tactiques qui devront être appliquées à l'échelle planétaire : 1° convaincre les nations de l'Ouest européen qu'elles sont menacées d'esclavage par « l'impérialisme américain » ; 2° les amener du même coup à briser la solidarité atlantique en se dissociant des Etats-Unis ; 3° faciliter cette opération en tendant une main fraternelle aux neutralistes de toute obédience pour la constitution de fronts dits « nationaux ». Nous assistons ainsi à un nouveau « virage » de la diplomatie et de la propagande soviétiques, dont les premiers effets se sont d'ailleurs fait sentir en France avec l'affaire Marty-Tillon. Mais c'est vaine illusion de supposer que les peuples occidentaux, dont la solidarité et l'amitié ont été scellées au cours de deux guerres dans les souffrances communes, puissent se tourner les armes à la main les uns contre les autres.

COINS DU MONDE...

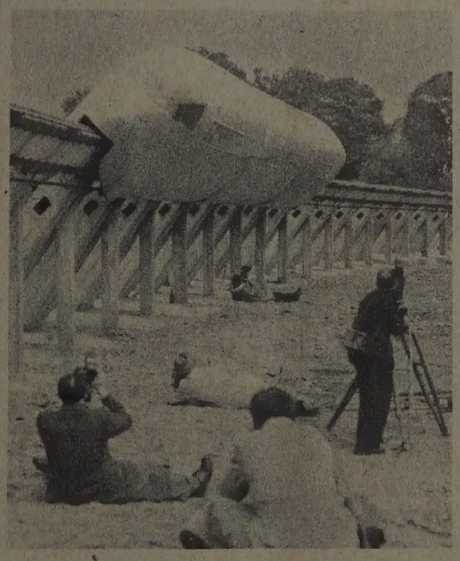
COUP DE SEMONCE EN CORÉE ?

Les efforts conciliateurs tentés pour sortir les négociations d'armistice de l'impasse où elles piétinent depuis deux ans n'ont guère eu d'écho chez les Sino-Coréens. Ceux-ci, au contraire, on déclenché une offensive vigoureuse entre Pan Mun Jom et Chorwon. Les collines où, déjà, se sont livrés l'été dernier de violents combats ont été le théâtre de corps à corps acharnés, dans lesquels le bataillon français s'est de nouveau distingué. Etait-ce là un simple « coup de semonce », à caractère local ? S'agit-il d'une attaque de grand style tentée en direction de Séoul, où depuis quelques mois les travaux de défense sont activement poussés (ci-dessus) ? Les pourparlers ont été suspendus *sine die* à Pan Mun Jom. Mais des négociations ne s'en poursuivent pas moins par la voie diplomatique en vue de régler la question des prisonniers, sur laquelle se sont brisées jusqu'ici toutes les tentatives de règlement du conflit.



POUR LA STRATOSPHÈRE COSTUME DE VOYAGE !

Les problèmes posés par les vitesses supersoniques non seulement pour la résistance du matériel, mais pour le comportement de l'organisme humain dans les hautes altitudes qu'atteignent fréquemment les appareils préoccupent les techniciens de l'aviation à réaction. Après six ans d'études et d'expériences le laboratoire de recherches du centre de Dayton, dans l'Ohio, vient de mettre au point un équipement-type destiné aux aviateurs spécialisés dans les vols stratosphériques. Mais le souci de la sécurité, en l'occurrence, laisse peu de place aux préoccupations esthétiques, comme en témoigne l'étrange aspect de l'homme volant de demain !



FANTAISIE DE MILLIARDAIRE ? LE TRAIN MONORAIL

On ne compte plus le nombre des « inventeurs » qui dans le passé se sont passionnés pour la traction « monorail ». Grâce au concours d'un Suédois richissime, M. Alex Wenner, deux ingénieurs allemands ont réalisé pour la première fois, dans la petite ville de Fuehlinger, près de Cologne, un tronçon de voie sur lequel a circulé une machine monorail. S'il paraît peu probable que ce mode de transport vienne supplanter demain les voies ferrées normales qui sillonnent le monde, du moins procure-t-il quelques sensations fortes tant aux expérimentateurs qu'aux spectateurs que ces essais sur « chemin de ciment » attirent dans les virages !

PROPOS DU SCEPTIQUE

Depuis qu'il y a des travailleurs et qui travaillent et qui ont des raisons de se plaindre, la technique de la revendication n'a cessé de se perfectionner. De la négociation amiable à la révolte armée en passant par le « débrayage », la grève sur le tas, la grève perlée et la grève générale, mille et un moyens de proclamer leur mécontentement se trouvent aujourd'hui à la disposition des prolétaires « conscients et organisés ».

Des méthodes tout à fait nouvelles sont cependant mises au point par certains groupes de salariés qui, estimant insuffisante la générosité de leurs employeurs, entreprennent maintenant de fignoler le travail au lieu de le saboter. C'est ainsi que les employés de la R. A. T. P. viennent d'introduire dans le domaine de la locomotion les principes de la « grève du zèle » brillamment appliqués naguère par les douaniers dans le domaine de la taxation frontalière. C'est ainsi encore que vendeurs et vendeuses de grands magasins déclenchent inopinément la « grève de l'amabilité ». Qu'on ne se méprenne pas sur les termes. La « grève du zèle » ne consiste pas plus à mettre le zèle en veilleuse que la « grève de l'amabilité » ne consiste à mordre la clientèle. Dans le premier cas il s'agit au contraire d'observer au pied de la lettre la totalité des consignes officielles et dans le second, de se plier avec le sourire à toutes les fantaisies du chaland. Mais dans l'un et l'autre il s'agit de placer le patron dans une situation impossible, soit parce que ses autobus circulent en dépit du bon sens dès qu'ils le font dans le sens réglementaire, soit parce que son chiffre d'affaires diminue dès qu'on s'évertue à l'accroître.

Gandhi, apôtre inoublié de la non-violence, eût sans doute approuvé sans réserve ces procédés courtois. Talleyrand les aurait probablement condamnés par fidélité à sa propre maxime : « Et surtout, pas de zèle ! » A qui donner raison ?

On serait d'abord tenté de souhaiter une généralisation du système. Que de changements dans la vie publique et dans la vie privée si, pure hypothèse, l'opposition s'acharnait à soutenir le gouvernement pour le motif essentiel que celui-ci lui déplaît ou si Pierrot bafoué mesurait ses ardeurs aux inconstances de Colombine.

Mais la portée des démonstrations par l'absurde est limitée par leur absurdité même. Imaginez plutôt une prise de contact entre la vendeuse « aimable » et le transporteur « zélé ». L'une trouve inadmissible que l'autre la retarde dans ses déplacements. Et l'autre s'irrite que l'une bloque par ses simagrées le rayon des chaussettes. Ce qui prouve, en définitive, que dans une société bien organisée les citoyens peuvent se permettre de cracher en l'air, mais pas tous ensemble.

AU MUSÉE DES TRAVAUX PUBLICS OÙ VIENT DE SE TENIR LE 2e SALON DE LA TÉLÉVISION...

Une grande enquête de René BRANELLEC :

Partir maintenant

L'ÉTHER EUROPÉEN A ÉTÉ RÉPARTI A COPENHAGUE ET A STOCKHOLM

UN développement anarchique des radio-télévisions de tous les pays eût conduit dans l'éther à un encombrement un peu comparable à ce que l'on observe, aux heures de pointe, aux endroits les plus passants de Paris ou de Londres. Les auditeurs et les téléspectateurs ne s'y fussent plus retrouvés malgré les améliorations apportées aux récepteurs dans le domaine de la sélectivité.

La conférence de Copenhague, qui s'est tenue en 1950, a donc eu pour but d'établir une réglementation pour les ondes de la radiodiffusion sonore européenne longues et moyennes. Celles-ci ont été réparties en fonction des besoins propres à chaque pays, et depuis la conférence de Copenhague la puissance globale des émetteurs européens s'est accrue de près de 3.000 kilowatts. La France, dont le contingent total a été fixé à 2.500 kilowatts, vient seulement de retrouver, avec 1.900 kilowatts, sa puissance d'avant guerre. Son programme de développement, qui porte désormais sur 600 kilowatts, sera assez rapidement réalisé. (Rappelons qu'à la libération avaient seuls été sauvés de la destruction cinq émetteurs d'une puissance totale de 196 kilowatts.)

La conférence de Stockholm, en juin 1952, a eu pour objet de réglementer et de répartir les ondes métriques. Celles-ci ont été classées en trois bandes :

1° La bande des 5 mètres ;

2° La bande des 3 mètres ;

3° La bande des 1 m. 50.

Les bandes 1 et 3 ont été affectées à la télévision. La bande 2 (des 3 mètres) est réservée aux émissions de radiodiffusion sonore dites à « modulation de fréquence », qui fournissent la protection optimum contre les parasites.

L'accord prévoit l'installation de 557 émetteurs de télévision (45 pour la France) dont la puissance varie de 200 watts à 500 kilowatts. Cinq stations britanniques à 500 kilowatts sont comprises dans cet accord ainsi que 6 stations soviétiques à 300 kilowatts.

Les États-Unis, où 109 stations émettrices de télévision fonctionnent actuellement, envisagent de porter ce chiffre à 617.

LA TÉLÉVISION A CENT QUATRE ANS

1848 : le physicien anglais Bain transmet des dessins et des images au moyen d'un télégraphe électro-chimique.

Vers 1875 : les pionniers de la télévision, à la tête desquels sont le Français Maurice Leblanc et l'Allemand Nipkow, établissent que l'analyse de l'image en points et lignes et le balayage constituent la solution pratique du problème de la transmission à distance des images.

1923 : l'ingénieur français Belin met définitivement au point la phototélégraphie.

1929 : le savant français René Barthélémy présente le premier un ensemble émetteur-récepteur avec une trame de 30 lignes. L'image est reproduite avec une simple lampe au néon.

1931 : Henri de France effectue, au Havre, une transmission à 38 lignes sur onde de 220 mètres. La première démonstration publique de télévision a lieu à Paris au grand amphithéâtre de la Sorbonne.

1932 : un studio permanent de télévision est installé à Paris. Des émissions régulières sont faites à 60, puis à 120 lignes.

1937 : le premier émetteur fonctionnant sur 8 mètres de longueur d'onde est mis en service à la tour Eiffel. Le premier équipement français à 455 lignes est présenté au public. Des images télévisées sont projetées sur grand écran (1 mètre carré).

1938 : les émissions, devenues quotidiennes, sont diffusées par le nouvel émetteur de la tour Eiffel (encore en service).

Pendant la guerre, les chercheurs français continuent à améliorer leur technique.

1er octobre 1944 : les émissions régulières de la tour Eiffel reprennent sur 450 lignes. Mais les avantages d'une définition plus haute, donnant des bases solides à une télévision d'avenir, sont reconnus par la majorité des techniciens.

Novembre 1948 : un arrêté de M. François Mitterrand, secrétaire d'État à la présidence du Conseil, chargé de l'Information, fixe à 819 lignes la trame des images diffusées par tous les émetteurs français à construire. Le même texte stipule toutefois que, dans l'intérêt des propriétaires de récepteurs à 441 lignes, l'émetteur parisien de moyenne définition continuera de diffuser normalement jusqu'en 1958.

LA TECHNIQUE

L'émission

POUR transmettre des images, c'est-à-dire des ondes du domaine visible (comprises entre 3 et 7 dix-millièmes de millimètre) il faut les convertir en ondes de plus grande longueur (quelques centimètres ou quelques mètres) transmissibles par l'antenne. A la réception elles seront à nouveau converties en ondes du domaine visible.

De même que le bromure d'argent employé en photographie apparaît au développement plus ou moins noir suivant le rayonnement reçu, de même il existe des substances photo-émissives (le cæsium par exemple) qui émettent des électrons en quantité variable suivant l'intensité lumineuse. Une plaque de signal convenablement disposée se chargera de ces électrons et l'on obtiendra une image électrique latente.

On l'explore point par point à l'aide d'un faisceau émis par un canon à électrons. Le faisceau tombant sur l'image décharge les grains de cæsium et provoque des tensions correspondant pour chaque grain à l'intensité lumineuse qu'il a reçue. On obtient ainsi une série de signaux électriques qui, après amplification, s'en vont à l'antenne.

L'appareil utilisé pour ces opérations, appelé iconoscope, a été réalisé en 1933 d'après les brevets pris en 1925 par Zworykin.

La réception

CERTAINES substances, bombardées par des électrons, deviennent luminescentes. Un faisceau électronique explore, à l'intérieur d'une ampoule vidée — comme dans l'iconoscope — un écran formé de substances luminescentes. Les signaux électriques, triés à la détection, viendront produire une exploration semblable et synchrone. L'intensité du faisceau électronique sera rendue dépendante de l'intensité du courant détecté, c'est-à-dire de l'intensité lumineuse de l'image formée sur l'iconoscope, et l'on aura sur l'écran une reconstitution de cette image.

LE PROBLÈME DE LA TRANSMISSION

LES anomalies constatées dans la transmission des ondes de télévision ont montré que leur propagation ne se fait pas, comme celle de la lumière, en ligne droite. Les phénomènes de réflexion et de diffraction sont nombreux dans la troposphère.

Pour les transmissions à grande distance la solution d'avenir réside peut-être dans l'emploi des astres comme relais. Le bureau national des mesures des États-Unis a récemment réalisé une liaison sur 418 mégacycles entre Cedar Rapids (Iowa) et Stirling (Virginie) sur une distance de 1.500 kilomètres, avec une puissance de 20 kilowatts, en employant la lune comme relais. La réflexion fut vérifiée en comparant le temps réel de parcours avec sa valeur théorique. Le retard observé, de 2,5 secondes, correspondait bien au temps nécessité par la liaison indirecte Cedar Rapids - lune - Stirling.

Il s'agit là d'expériences dont les applications « industrielles » demanderont de longues mises au point. Dès maintenant la N. B. C. américaine envisage de transmettre en direct les fêtes du couronnement de la reine Elizabeth en utilisant six à dix antennes constituées par des avions-relais volant à 12.000 mètres au-dessus de l'Atlantique.

La France, comme la Grande-Bretagne, a choisi des moyens plus modestes... et moins dispendieux. Avec la liaison Paris-Lille elle a réalisé le prototype national d'une transmission par faisceau hertzien grâce aux deux pylônes relais de 75 mètres de hauteur installés à Villers-Cotterêts et à Sailly-Saillisel. C'est probablement ce type de liaison, moins onéreux semble-t-il que celle opérée avec les câbles coaxiaux des P. T. T., qui l'emportera pour l'édification du réseau national.

LA FRANCE DEVANT LE PROBLÈME DE LA TÉLÉVISION EN COULEURS

LE système qui, en France, en Angleterre et aux Etats-Unis, a été le plus expérimenté consiste à transmettre successivement trois images, bleue, rouge et jaune, à une cadence réglée pour utiliser les effets de la persistance rétinienne (méthode séquentielle).

Il subsiste actuellement des organes mécaniques (disques ou tambours porteurs des filtres colorés) qui laisseront vraisemblablement la place à des systèmes électroniques. Les Américains, après avoir commencé le 25 juin 1951 des émissions publiques en couleurs, les arrêtèrent sous le prétexte qu'elles étaient incompatibles avec les nécessités de la mobilisation industrielle. Ils ont rapporté cette mesure depuis octobre 1952. Il ne semble pas cependant que l'interruption ait permis de réaliser des progrès notables.

Les laboratoires de recherches s'efforcent à réaliser des traducteurs lumière-courant et courant-lumière purement électroniques tout en améliorant la finesse de l'image.

LA TÉLÉVISION DANS LE MONDE

LES seuls pays où s'effectuent jusqu'à présent des émissions régulières de télévision sont les États-Unis, la Grande-Bretagne, la France, les Pays-Bas et la Russie soviétique. Dans ce dernier pays on dénombre, selon la « Pravda », 60.000 émetteurs, dont 30.000 ont été installés à Moscou en 1951.

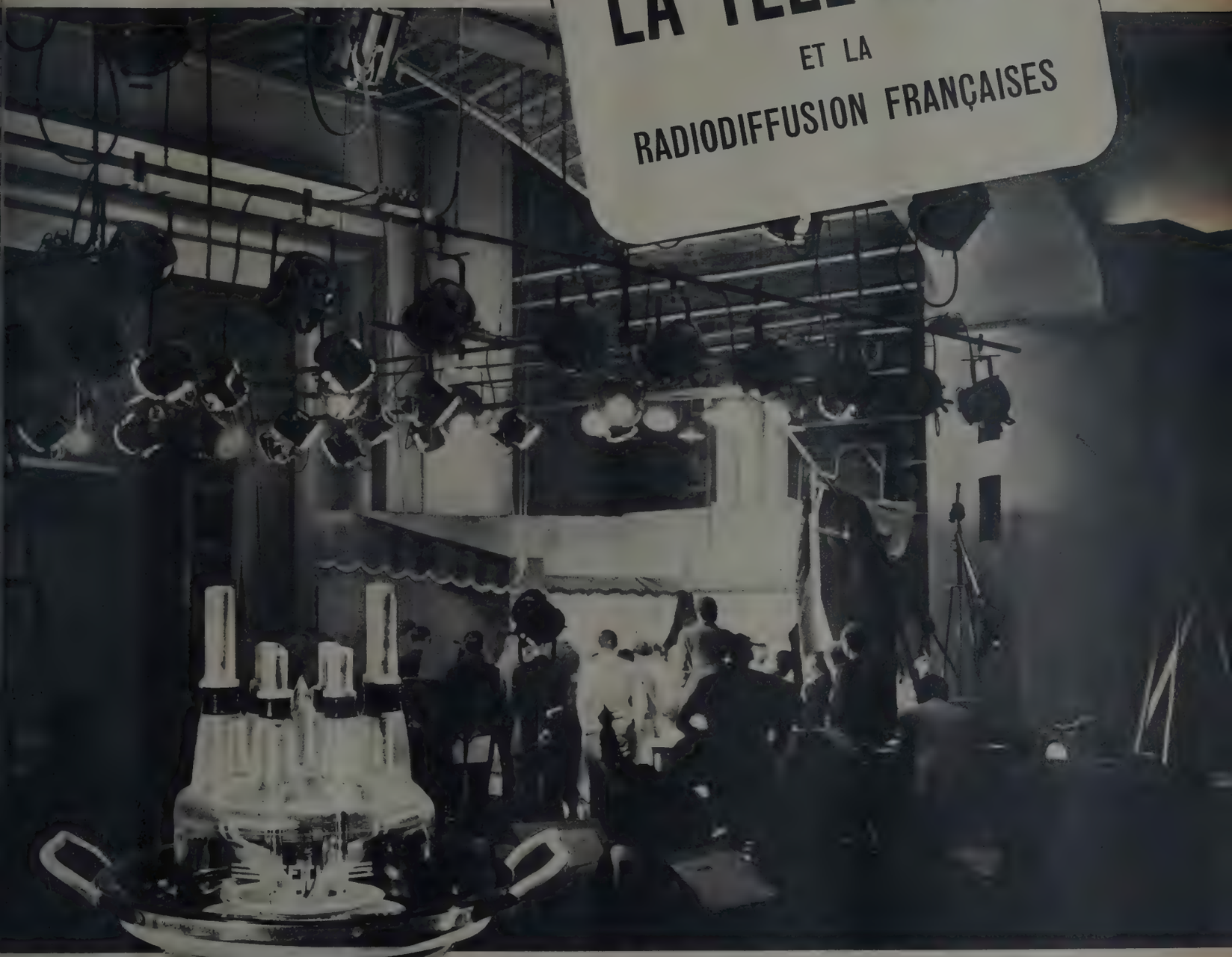
L'Allemagne occidentale se prépare à démarrer. Elle ne possède actuellement qu'un poste expérimental à Hambourg et un poste régulier fonctionnant à marche réduite à Berlin. Avant deux ans dix ou quinze centres émetteurs seront mis en service.

La Belgique, la Suisse, l'Italie, la Yougoslavie prennent, elles aussi, leurs dispositions. En Italie vingt-cinq firmes construisent des récepteurs de télévision.

Au Canada, où l'on ne diffuse encore que des images fixes, ce système sera prochainement remplacé par une télévision « dernier modèle ». Au Mexique la télévision en couleurs a été inaugurée récemment à l'intention des étudiants en médecine.

ou jamais !

LA TÉLÉVISION ET LA RADIODIFFUSION FRANÇAISES



Les studios de la Télévision française passent pour être les mieux conçus du monde (**photo du haut**). — **Ci-contre:** le « vapotron » de l'ingénieur Beurtheret représente l'important progrès réalisé en radiodiffusion sonore ces dernières années.

AYANT SURMONTÉ LEUR CRISE DE CROISSANCE SE PLACENT EN TÊTE DE LA TECHNIQUE MONDIALE

Il aura fallu beaucoup de temps, de patience, voire d'abnégation dans certains cas, pour sortir de la crise où s'est débattue pendant cinq ans la Télévision française. La Radiodiffusion sonore, elle, n'a guère connu — si l'on excepte les régions défavorisées de l'Ouest et du Massif Central, où l'on reçoit très médiocrement les émissions nationales ou mêmes régionales — que des critiques portant sur les programmes. Elle a pu mener à bien un plan de rénovation qui la place largement en tête de la technique mondiale.

A l'inverse, que de drames, que d'intrigues, que d'amours-propres déçus ne rencontre-t-on pas sur les sentiers sinueux de la Télévision ! La querelle du 819 lignes et du 441 lignes est à peine close. On lui doit peut-être des retards plus importants encore que ceux résultant du choix de la haute définition, qu'il ne faut cependant pas sous-estimer : car s'il est bien de faire d'excellentes images, il est mieux de les transmettre et, pour le client, de les recevoir dans les conditions optima de régularité

et de stabilité. D'où il apparaît que les cahiers des charges français ne sont pas tendres pour les industriels, et plusieurs d'entre eux ont laissé dans l'aventure des dizaines de millions.

Mais le risque est la contre-partie normale du profit, et les tours de force demandés aux ingénieurs et aux industriels ne contribuent pas peu, en dernière, au progrès.

Quoi qu'il en soit, 1952 sera à coup sûr une date pour la télévision française. Les jeux sont faits, on le voit maintenant avec clarté. Le Salon qui vient de fermer ses portes marque la démocratisation des prix en même temps que l'amélioration des qualités des récepteurs. Les baisses vont de 30 à 50 %. Quant aux perfectionnements, s'il est plus malaisé de les chiffrer, ils n'en sont pas moins apparents. Les écrans atteignent jusqu'à 54 centimètres, présentent des surfaces parfaitement planes, et la haute définition justifie ces changements. Rien à envier de ce côté, bien au contraire, aux Américains ou aux Anglais.

En sorte que dès le premier jour du Salon on a enregistré dix fois plus d'achats que le même jour de l'an dernier. Le lendemain mille récepteurs ont été vendus.

Il ne reste plus qu'à nous donner l'occasion de nous en servir.

Aujourd'hui l'on ne compte pas plus de 40.000 postes déclarés en France, contre 1.200.000 en Angleterre et près de 20 millions aux Etats-Unis. Mais dans ce dernier pays cent neuf émetteurs sont en fonctionnement et un système de relais *Coast to Coast* donne au téléspectateur de New-York la vision directe des événements sportifs, politiques ou autres se déroulant à 4.000 kilomètres de chez lui, à San Francisco, à Los Angeles, etc., et inversement, bien entendu. La Grande-Bretagne, avec cinq émetteurs : Londres, Birmingham, Manchester, Glasgow, Cardiff, dessert 70 % de sa population. Dans le même temps la France, qui caracolait à la tête de la technique sans oublier de se disputer avec elle-même et de discuter ses propres progrès, mit en service deux postes parisiens (l'un, de 26 kilowatts, fonctionnant sur 441 lignes ; l'autre, de 3 kilowatts, sur 819 lignes) et le centre le Lille, dont la puissance vient d'être élevée de 200 watts à 3 kilowatts.

C'était maigre ! et l'incertitude touchant aux programmes, à leur bonne réception, les incidents, l'écho amplifié des rivalités de chercheurs envenimant celles des maisons concurrentes, l'annonce prématurée de progrès sensationnels, tout incitait l'acheteur éventuel à la prudence.

On lui donne enfin les meilleures raisons de sortir de sa réserve.

M. Raymond Marcellin est décidé à répandre non seulement la bonne parole, mais le bon spectacle télévisé. Le parlement lui-même est mieux disposé à l'égard des dépenses d'investissement indispensables. Et les constructeurs étrangers qui, hier, déclaraient que la haute définition conduirait à des récepteurs de 200.000 à 300.000 francs sont les premiers à descendre leurs prix au-dessous de 100.000 francs. Les blessures se ferment et la vie va son train.

LES PREMIERS ÉMETTEURS RÉGIONAUX SONT COMMENCÉS

A la conférence de Stockholm, la France s'est réservé le droit d'installer sur son territoire métropolitain quarante-cinq stations émettrices, dont trente-deux utiliseraient la bande d'ondes de 1 m. 50 (819 lignes) et treize, la bande des 5 mètres (un émetteur à 441 lignes et douze à 819 lignes).

Les émetteurs de Strasbourg, de Marseille et de Lyon ont été ou seront commencés cette année. A Strasbourg les travaux ont débuté fin septembre. Les centres de Lyon et de Marseille doivent être entrepris en 1953. Lyon aura une puissance de 20 kilowatts rayonnés.

D'ici le mois de décembre sera réalisée l'augmentation de puissance (de 3 à 20 kilowatts) du poste 819 lignes de Paris, et l'an prochain un nouveau relais sera implanté entre Paris et Lille, à Amiens.

La liaison Paris-Strasbourg sera ultérieurement opérée par faisceau hertzien, avec des relais à Reims et à Nancy.

Pour 1954 existent des projets déjà étudiés, parmi lesquels figurent les centres émetteurs de Bordeaux, de Caen et peut-être de Toulouse (20 kilowatts), avec leurs relais intermédiaires jusqu'à Paris. Le tout serait terminé en 1955.

En dehors de son émetteur local, Strasbourg verra s'édifier à Guebwiller, dans un délai de deux ans, un émetteur d'une puissance de 200 kilowatts.

D'autres stations sont prévues à Alger, à Tunis et dans l'Union française. Des pourparlers sont engagés avec l'Office chérifien des P. T. T., la Résidence et le palais du sultan.

LES PROGRAMMES SONT RENOUVELÉS ET ALLONGÉS

Il ne suffit pas de mettre dans le commerce de bons récepteurs à des prix honnêtes ni même d'installer des émetteurs comme on pourrait le faire de pièces sur un échiquier, il faut aussi donner des programmes en rapport avec une règle du jeu entièrement nouvelle, avec les besoins de détente nés de notre rythme de vie actuel, avec la variété des goûts de publics très divers, mais en rapport aussi avec notre niveau de culture.

Un progrès certain a été fait.

On a enfin établi un équilibre entre les émissions directes et les émissions enregistrées. Jusqu'à maintenant 70 % des émissions provenaient de la diffusion de films — médiocres ou trop anciens. Désormais le partage se fait à égalité.

« Les émissions directes, m'a dit M. Jean d'Arcy, directeur des programmes, mettront l'accent, de plus en plus, sur ce qui est l'apanage essentiel de la télévision : *la possibilité de retransmettre l'instant, d'utiliser la simultanéité, de réaliser le reportage intégralement vrai.*

» La radio sonore était « assez » vraie. La télévision l'est infiniment plus, et l'une de ses fonctions principales est donc à coup sûr le reportage. C'est pourquoi, sur les 50 % de « direct », 20 % lui seront consacrés.

» Robert Beauvais et Jean Nohain vont, d'autre part, apporter à la télévision des formules originales.

» Jean Grunbaum, qui s'est distingué à la Radio, donnera des émissions humoristiques.

» L'émission publique « Grand Orchestre » cède la place à « Joie de vivre », créée par Henri Spade.

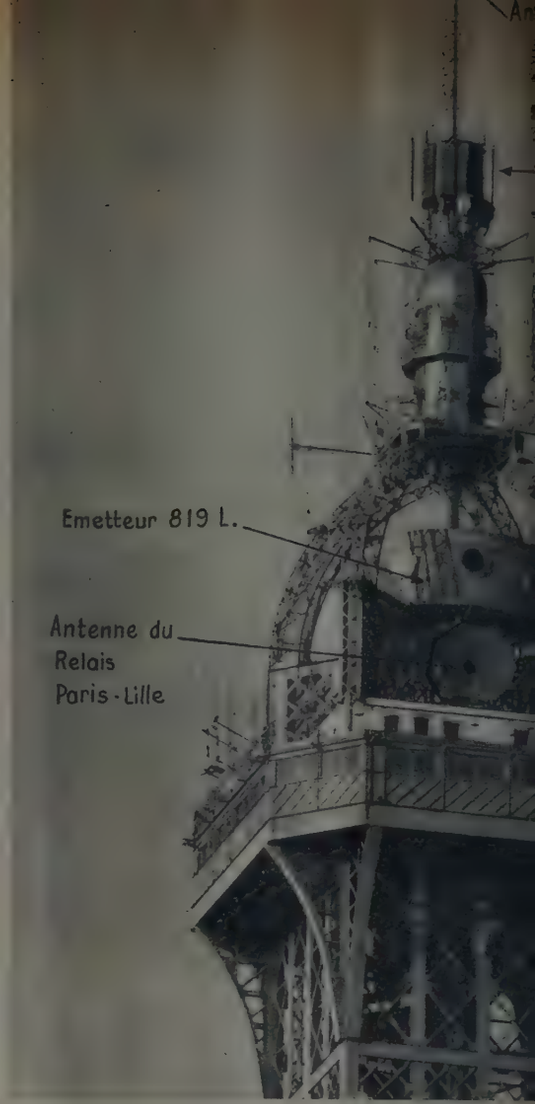
» Pour les enfants nous continuerons la série des « Televisus ». Mais ce personnage, déjà célèbre, ne se déplacera plus dans les décors moyenâgeux de la saison dernière. On le verra lancé à travers le monde de la science atomique... Margaritis animera les séances de music-hall. Chaque semaine seront données des pièces de théâtre.

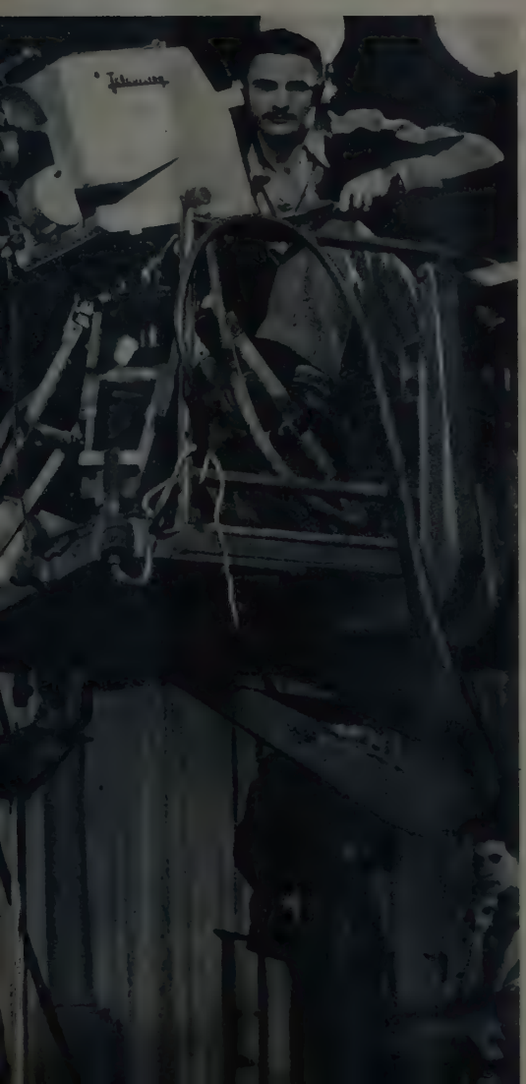
» Des reportages seront effectués dans les grands cabarets, dans les salles de variétés. Le mercredi soir nous reprendrons les visites de musées, de collections, d'expositions. Nous irons saluer chez elles les figures marquantes de la peinture, de la sculpture, des lettres, des sciences. Pierre Descaves et Etienne Lalou inaugureront une série d'entretiens sur six grands écrivains et, à l'aide de documents iconographiques, restitueront sous nos yeux leur personnalité : Balzac, Flaubert, Victor Hugo, Zola, Anatole France, Marcel Proust.

» Enfin la durée des programmes hebdomadaires passe de vingt-cinq à trente et une heures. »

UN ÉTAT-MAJOR ARDENT

Seule une technique jeune, ouvrant d'étonnantes — et l'on pourrait dire par certains côtés d'inquiétantes — perspectives, est capable d'éveiller des enthousiasmes semblables à ceux que l'on trouve dans les studios de télévision. Mais on n'y rencontre pas seulement des ardents. On y voit en même





En haut, à gauche : cette vue du sommet de la tour Eiffel a été prise d'un hélicoptère. — **Ci-dessous :** comme les modernes studios de cinéma, les studios de la télévision comportent des grues permettant les vues plongeantes et les « travelling ».

Les indications de tournage sont données aux cameramen de la régie. Les vues enregistrées apparaissent sur les écrans de contrôle, et le régisseur fait instantanément le choix de l'unique image qui sera transmise aux amplificateurs, à l'antenne et aux postes récepteurs.

temps des techniciens de haute valeur, des artistes, des administrateurs aussi soucieux des deniers de l'Etat que ceux des ministères anciens (d'où ils viennent en général). Le général Leschi, MM. Mallein, Chèdeville, Mercier, de la direction technique, ont une compétence reconnue bien au delà de nos frontières. M. d'Arcy, directeur des programmes, est à la fois un humaniste et un chef. M. Barroux est un grand ingénieur, comme son adjoint, M. Delaby, chef des services d'exploitation. Pierre Sabbagh, rédacteur en chef du journal télévisé, a trente-quatre ans, tout comme le chef monteur, Jacques Anjubault. Henri Cabrières, l' « âme technique » du journal, a commencé sa carrière en 1923 dans le département presse filmée de Hearst. Directeur des actualités en France, il contrôlait à la fois Londres, Berlin, Rome et Madrid.

J'ai demandé à Sabbagh ce qu'il pensait de son journal :

« Il est très mauvais, m'a-t-il répondu. Mais nous n'en sommes qu'aux premiers pas et nous nous heurtons constamment à des problèmes nouveaux, qu'il faut résoudre avec peu de moyens financiers.

— Combien coûte votre journal ?

— 130.000 francs par jour, y compris les salaires, la pellicule, le développement, le montage, etc. C'est le journal télévisé le meilleur marché du monde. Sabbagh feuillette un document : en juin nous avons occupé l'antenne pendant cinquante-cinq heures quatorze minutes... je vous passe les secondes, mais elles sont comptées, croyez-le bien. Nous avons « tourné » 27.000 mètres de pellicule. C'est la moyenne de chaque mois, à peu de chose près, et ce métrage est réparti entre la politique (7 %), l'économique (3 %), les arts (3 %), les lettres (1 %), les sports (42 %), la mode (3 %), la chronique militaire (2 %), les sciences (6 %), etc.

» Seule la transmission des images animées correspond vraiment à l'esprit du journal télévisé.

— Comment faites-vous votre journal ?

— Nous avons tous les matins une conférence, nous consultons nos agendas. L'adjoint responsable de chaque secteur donne son avis. Nous le discutons, nous bâtissons un schéma, le démolissons, en rebâtissons un autre... Bref, ce n'est qu'à 19 heures que le journal prend forme réellement, comme cela se doit.

» Nous avons des correspondants dans le monde entier, nous utilisons au mieux nos accords avec les sociétés de films d'actualités, nous essayons de faire notre métier... sérieusement. »

LES CHOIX NÉCESSAIRES

Les crédits sont la hantise de tous les services nouvellement créés. Leurs appétits sont à la mesure de leurs besoins, qui sont grands. On ne l'a jamais compris en France, pays de la petite bourgeoisie raisonnable, pour qui un sou est un sou. Cela est sage, mais empêche parfois les grands choses ou les retarde terriblement, en sorte que, partis avec

une belle avance due à nos savants, nous voyons soudain l'étranger réaliser avant nous l'application industrielle et nous dépasser dans cette compétition haletante que connaissent les pays évolués contemporains.

On l'a vérifié naguère en radiodiffusion, on le voit aujourd'hui en télévision. L'industrie française serait à même de livrer en cinq ans le matériel nécessaire aux quarante-cinq postes émetteurs de télévision prévus, dont le coût global est évalué à une vingtaine de milliards. Mais la Télévision n'a pas encore, et pour cause, de ressources propres (quarante mille postes déclarés). Elle vit donc des avances faites sur les recettes de la Radiodiffusion sonore. En 1952 le budget de l'ensemble de la R. T. F. a été de 11 milliards de francs, y compris 1.730 millions d'investissements. Pour 1953 le budget s'élèvera à quelque 12,5 milliards de francs, dont 2.170 millions d'investissements.

Or si la Radiodiffusion sonore est actuellement bénéficiaire, il lui reste à achever son développement, qui porte sur l'installation de 540 kilowatts supplémentaires, pour lesquels les prévisions d'investissements sont d'environ 1.200 millions, répartis sur une dizaine d'années. La Maison de la Radio, qui groupera quai de Passy les services éparpillés actuellement dans vingt-deux immeubles, coûtera 4,5 milliards. Jusqu'en 1957, date de son achèvement, les investissements annuels de la Radiodiffusion sonore seront donc environ de 1.200 à 1.300 millions.

Ce qui restera disponible pour la Télévision, sur l'ensemble du budget de la R. T. F., sera modeste : 800 à 900 millions par an. Or ses seuls besoins d'investissements se montent à quelque 2 milliards par an si l'on étale sur dix années le programme de construction des quarante-cinq centres émetteurs.

Les dépenses d'exploitation sont lourdes. Une heure de prise de vues coûte six fois plus qu'une heure de radiodiffusion sonore. Le recours à la publicité est quasi inévitable. En Amérique, la N. B. C. fait payer 60.000 dollars l'heure de publicité télévisée, soit quatre fois plus que l'heure radio, et les contrats sont âprement disputés. La publicité est certes la plaie des programmes américains. En France on adoptera probablement pour la télévision la forme de publicité collective déjà en usage à la Radio sonore.

Mais les dépenses d'investissements ? La Télévision compte obtenir des subventions et des prêts des collectivités locales intéressées : villes, départements, etc., ainsi que l'autorisation d'émettre des emprunts publics de type nouveau.

Une chose est certaine : il n'y a pas d'industrie marchante sans laboratoires et il n'y a pas de laboratoires efficients, disposant des moyens de recherches de plus en plus coûteux, sans l'existence d'une industrie prospère.

L'avance indiscutée de la technique française en radiodiffusion sonore n'a été possible que par suite des séries importantes commandées à l'industrie. Celle-ci a vu s'ouvrir du même coup les marchés étrangers, sur lesquels elle a pu battre les Anglais et les Américains. En revanche, une poussière de petits travaux équitablement répartis entre tous les constructeurs chevronnés, selon le rythme d'avant guerre, n'eût suscité aucun enthousiasme chez les uns et les autres.

Et, tout enthousiasme à part, elle n'eût pas justifié les dépenses d'études de matériels nouveaux et les sommes considérables pour la mise en place des installations également nouvelles nécessaires à leur fabrication.

En 1951 les recettes encaissées par la Grande-Bretagne au titre de la *Purchase Tax* sur les ventes du matériel de télévision ont atteint 13 milliards de francs. L'effort britannique en matière de télévision a donc été payant pour l'ensemble du pays, y compris l'Etat.

Notre propre effort aurait-il des raisons sérieuses d'être moins fructueux ? Nous avons choisi notre voie au premier carrefour de la définition. Celui qui va se présenter maintenant offre deux routes : celle de la prudence et de la médiocrité, celle de l'expansion franche, avec ses risques.

Mais le vrai risque, d'ordre moral, a été pris du jour de la découverte de la télévision. Il n'est guère temps de s'en aviser.

Mieux vaut désormais aller de l'avant sans disputer à l'infini sur les conséquences morales, intellectuelles, artistiques, économiques ou sociales d'une invention qui, quoi que l'on fasse ou que l'on dise, est aujourd'hui un fait.

Et la grandeur et la misère de l'homme consistent à dompter les monstres qu'il crée — ou à s'en accommoder

JACQUELINE JOUBERT ET CHRISTIANE LANGEAIS

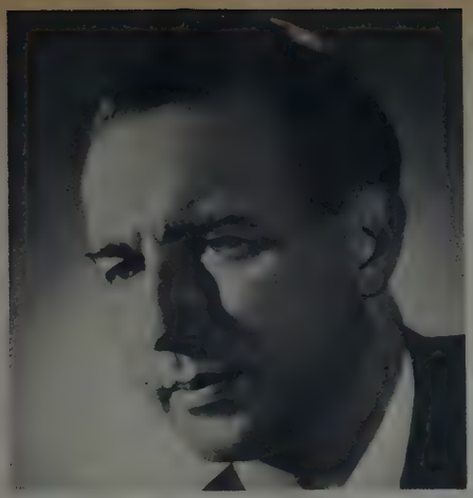
LES DEUX CHARMANTES SPEAKERINES DE LA TÉLÉVISION

Pour les « téléspectateurs » les aimables visages de Jacqueline Joubert et de Christiane Langeais sont devenus des figures familières du foyer. Elles ont su montrer que le métier de speaker, à la télévision, était essentiellement féminin.

VOUS PRÉSENTENT...

... L'ÉTAT-MAJOR

DE LA TÉLÉVISION ET DE LA RADIODIFFUSION FRANÇAISES, PLACÉ SOUS L'AUTORITÉ DE M. MARCELLIN, SECRÉTAIRE D'ÉTAT A LA PRÉSIDENCE DU CONSEIL

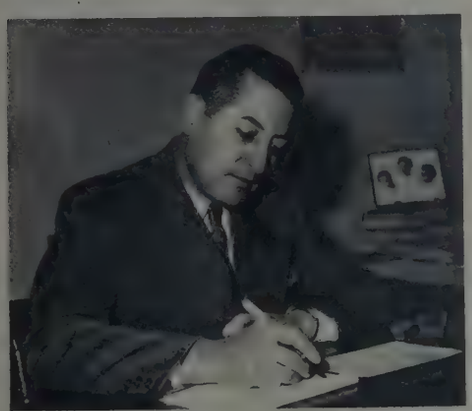


M. Raymond Marcellin, secrétaire d'État à l'Information, ministre de tutelle de la Radiotélévision.

M. Barroux (**à gauche**), directeur de l'exploitation de la R. T. F., confère avec son adjoint M. Delaby, spécialement chargé de la télévision.

M. Jean d'Arcy, directeur des programmes, assume, en l'absence d'un titulaire, la direction d'ensemble des services de la Télévision.

Trois metteurs en scène bien connus de la télévision : Gilbert Margaritis, Claude Barma et Bernard Hecht.



M. Pons, technicien et administrateur sévère.

M. Vigneau, directeur artistique de la Télévision.

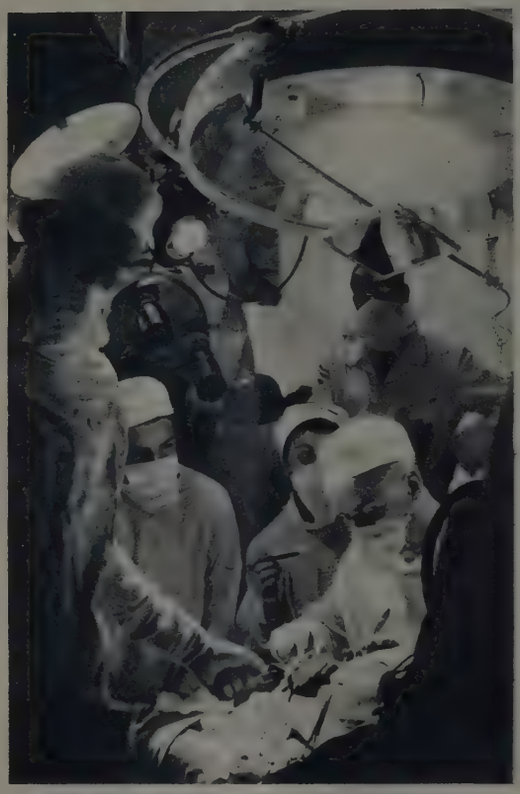
Henri Cabrières, le technicien du journal télévisé, et Jacques Anjubault, chef monteur.

Pierre Sabbagh, le jeune et dynamique rédacteur en chef du journal télévisé.

M. Alexis de Giers est un chef décorateur de grand talent.

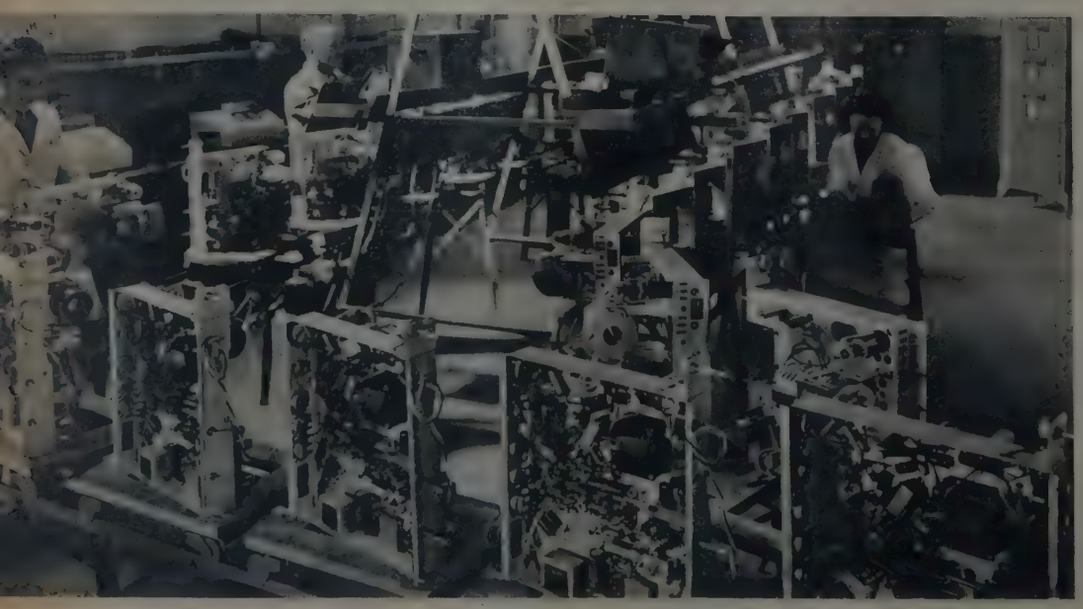
GRANDS REPORTAGES SPORTS - ÉDUCATION SPECTACLES DE VARIÉTÉS

Les cameras de la télévision sont sur les terrains de sport à l'occasion des grands événements. La télévision est encore présente au cirque.



Elle apporte de plus en plus sa contribution à la science médicale et chirurgicale.

DANS TOUS CES DOMAINES LE DOCUMENTAIRE TÉLÉVISÉ EST SANS RIVAL



... ET MAINTENANT LA CONSTRUCTION EN SÉRIE...

... des postes récepteurs est commencée. Des commandes importantes ont été enregistrées au Salon. Pour sa seconde apparition celui-ci a suscité dans le public un intérêt beaucoup plus considérable que lors de la première.

CES RÉALISATIONS PLACENT LA FRANCE A LA TÊTE DU PROGRÈS TECHNIQUE EN RADIODIFFUSION SONORE

Les progrès réalisés ces dernières années par les services techniques de la R. T. F. et par les laboratoires des grandes maisons françaises placent sans conteste notre radiodiffusion sonore à l'*avant-garde* de la technique mondiale.

RÉFRIGÉRATION A L'EAU BOUILLANTE

Monsieur Charles Beurtheret, ingénieur en chef à la Compagnie française Thomson-Houston, à la tête d'une équipe de jeunes chercheurs, a eu l'idée, en apparence paradoxale, de refroidir les tubes électroniques dans de l'eau bouillante. Les résultats ont été excellents. La nouvelle technique autorise l'emploi de tubes dont la puissance ne sera plus limitée par les possibilités anciennes de réfrigération de l'anode. On peut notamment utiliser de façon rationnelle les lampes à tungstène thorié, qui font réaliser une économie des deux tiers sur l'énergie de chauffage de la cathode pour la production du courant électronique.

Le « vapotron », nom — barbare ! — donné à cette invention, a permis d'obtenir de grandes puissances sous un volume réduit. Le nouveau poste de Strasbourg-Sélestat abrite, dans ses 1.200 mètres carrés, quatre émetteurs de 100 kW, alors que le centre de Limoges-Nieul, construit en 1939 pour un émetteur de 100 kW, a une superficie de 3.500 mètres carrés.

RENDEMENTS DOUBLÉS

Le rendement global d'une station se traduit par comparaison de la puissance prise au réseau avec la puissance diffusée par l'antenne. La plupart des stations européennes ont un rendement global nettement inférieur à 30 %. Les nouveaux centres émetteurs français, grâce en partie au vapotron, ont un rendement dépassant dès maintenant 55 % et susceptible d'être élevé jusqu'à 60 % pour des stations très puissantes.

ÉCONOMIES D'INSTALLATION

En dehors des économies propres au nouveau système de réfrigération des tubes électroniques, la fabrication industrielle des centres émetteurs par séries de 10 ou de 20 (plusieurs ont été fabriqués par l'étranger) et la technique « monoblocs » mise au point par la C. F. T. H. ont abouti non seulement à un abaissement très sensible des prix de revient, mais à une qualité améliorée des émissions.

La standardisation du matériel, avec tous ses avantages, est une conséquence indirecte des destructions de la guerre. C'est en effet parce que la capacité d'émission de la Radiodiffusion française était réduite des neuf dixièmes qu'il a fallu, pour reconstruire vite, au meilleur prix et à la meilleure qualité, confier, après les concours d'usage, des séries de 10 et même de 20 postes aux industriels français. Le succès a été complet.

L'ÉMETTEUR D'ALLOUIS

Reconstruit selon une formule plus classique par la Société française radioélectrique en raison des installations que la guerre avait épargnées, l'émetteur d'Allouis — inauguration le 19 octobre — a un pylône d'une hauteur de 340 mètres sur une base de 4 mètres de côté. Sa puissance, de 250 kW, va étendre considérablement la zone territoriale couverte par la Radiodiffusion française, qui pourra désormais être écoutée, dans de bonnes conditions, en Europe, en Afrique, en Amérique et en Orient.

NOMBRE D'AUDITEURS EN FRANCE

En fin juillet de cette année le nombre des postes de radiodiffusion sonore déclarés en France s'élevait à 7.758.436.

DE MAJUNGA A TANANARIVE

PAR NOTRE CORRESPONDANT
GEORGES KLING

« Je rapporte de mon voyage à Madagascar une impression de confiance en l'avenir de la Grande Ile. Les problèmes qui s'y posent sont des problèmes dont on aperçoit nettement la solution. Ce qui reste à faire dans chaque domaine a son terme marqué ; nous pouvons attendre d'ici à quelques années un développement magnifique des ressources de ce vaste territoire, où l'œuvre déjà accomplie fait honneur à la France. »

ANDRÉ MORICE.

A SON retour de Madagascar, où il avait inauguré, le 21 septembre, la Foire-Exposition de Tananarive, d'une ampleur jusque-là inconnue, M. André Morice, ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, a bien voulu nous faire la déclaration ci-dessus, dont l'optimisme est justifié par les remarquables efforts accomplis pour l'expansion économique de la Grande Ile. Notre correspondant à Madagascar, Georges Kling, nous en présente, de façon vivante, un des aspects, celui des communications routières entre Majunga et la capitale de l'île.

JUCHÉ sur le plateau central, Tananarive dispose de deux débouchés vers la mer : Tamatave et Majunga. Une voie ferrée relie la capitale au premier de ces ports, mais la destruction du pont de Brickaville a montré la fragilité de cette liaison. Les long-courriers arrivant de la métropole abordent à Majunga avant de toucher Nossi-Bé, Diégo-Suarez, puis Tamatave quatre à six jours plus tard. Aussi les marchandises débarquées à Majunga peuvent-elles être déjà rendues à Tananarive alors que le navire les ayant apportées de France atteint seulement Tamatave.

A TRAVERS LES FORÊTS (en haut), la route déroule son ruban où cheminent (ci-dessus) les camions des « routiers ».

L'intérêt de l'artère routière qui, sur près de 600 kilomètres, traverse les zones les plus variées et les climats les plus divers du continent malgache apparaît dès lors clairement, et ce n'est pas le hasard qui en a fait l'itinéraire des colonnes militaires de 1895 et de 1942.

MAJUNGA, VILLE DE LÉGENDE, CITÉ INDIENNE

A L'EMBOUCHURE de la Betsiboka, navigable sur la partie basse de son cours, la position de Majunga s'explique par une loi géographique élémentaire. Les Malgaches lui connaissent une naissance plus poétique, sinon plus originale. La légende raconte en effet qu'un roi sakalave, Andriamandisoarivo, régnait autrefois sur tout le pays de l'ouest malgache. Un jour, soucieux de l'avenir de son royaume, le monarque décida de consulter l'oracle. Sorciers, astrologues, devins, si nombreux à Madagascar, interrogèrent aussitôt les étoiles et les graines de l'arbre *fano*. Alors la formule rituelle résonna le soir dans les villages, au seuil des cases : « Réveille-toi, réveille-toi, *sikidy* ; réveillez-vous, petites graines sans yeux et sans oreilles, mais capables cependant de voir et d'entendre. Réveille-toi, interprète de *Zanahary* (Dieu), je t'interroge, car tu apportes le message de Dieu au messager des hommes », et, dans l'alignement magique des petites fèves sur le sable, le *mpisikidy* (devin) lut cette sentence qu'il rapporta au souverain : « O roi, il faut donner en sacrifice à Zanahary ta petite fille bien-aimée, celle qui doit assurer ta descendance. Si elle meurt, ta dynastie ne survivra pas, mais si, au contraire, elle subit victorieusement l'épreuve, tes enfants et les arrière-petits-enfants de tes petits-enfants régneront longtemps encore sur le pays du Boëni. »

Au crépuscule le vieux roi partit dans sa pirogue, emmenant avec lui la fillette. Lorsque la côte eut totalement disparu à ses yeux il déposa sur les flots l'enfant couchée dans une corbeille de palmes tressées, puis regagna seul le rivage en implorant le Tout-Puissant, s'il consentait à protéger sa race, de pousser le frêle esquif jusqu'à la terre, sinon de l'anéantir dans l'océan.

Le lendemain des pêcheurs trouvèrent la petite princesse endormie dans son berceau échoué par le flux sur la côte limoneuse à l'embouchure du grand fleuve.

« Zanahary nous protège, s'écria Andriamandisoarivo ; respectons sa volonté et construisons ici même une ville qui célébrera sa gloire. Elle portera le nom de cette « terre sacrée », *Moudzangabé*, et perpétuera son souvenir. » Majunga était né.

Les descendants du vieux roi n'en ont pas moins perdu leur royaume, mais si la France actuellement l'occupe politiquement, Majunga, comme les villes de la côte africaine qui lui font face, est devenu une véritable colonie indienne. Maisons à colonnes, portes sculptées, mosquées blanches, commerçants coiffés du fez brodé, dont les longues lévites flottent au vent sur les quais du port, femmes couvertes de bijoux, drapées de saris multicolores, mille indices rappellent les cités pakistanaises.

UN PORT A CREUSER, UNE ROUTE A REFAIRE

TRENTE-CINQ MILLE habitants, un arrière-pays riche de riz, de tabac et de bœufs, une ville bien tracée, coquette, agréable, mais un trafic portuaire annuel de 110.000 tonnes seulement pour 270.000 à Tamatave, telle est la situation de Majunga.

Deux causes économiques essentielles sont à l'origine de cet état de choses : l'absence de port accessible aux navires de fort tonnage et la difficulté des liaisons avec la capitale malgache. Ces inconvénients sont connus, et de vastes projets — on ne peut, trop souvent, hélas ! que faire état de projets dans nos territoires d'outre-mer — en vue d'y remédier ont déjà reçu un commencement partiel d'exécution, sans que le problème soit résolu pour autant.

L'établissement d'un port en eaux profondes a débuté en 1936 par l'édification d'une longue digue à l'extrémité de l'actuelle corniche. Les travaux, qui auraient complètement modifié la physionomie de Majunga, ont été poursuivis jusqu'en 1939, époque à laquelle la seconde guerre mondiale les a stoppés. Malheureusement, le temps a démontré ensuite combien ce plan, mal étudié, était irréalisable, la Betsiboka ensablant de ses alluvions les abords des nouveaux appontements. Aussi les navires escalant à Majunga demeurent-ils toujours dans la vaste baie, mollement balancés par les eaux vertes ou rouges selon l'heure du flux ou du reflux.

Le voyage de Majunga à Tananarive, par la route d'intérêt général n° 4, prenait encore, durant la dernière saison des pluies, l'aspect d'une véritable expédition. Sur certaines portions du parcours, vers Ambondromamy principalement, des tracteurs devaient tirer les voitures enlisées dans la boue, car cette voie, dont 300 kilomètres avaient été tracés en trois mois à la pelle et à la pioche par les soldats de la colonne de 1895, les services compétents ne parviennent plus à l'entretenir avec leur matériel moderne. Un effort semble toutefois devoir être entrepris pour doter enfin cet axe essentiel d'une chaussée roulante. Mais, là comme ailleurs, l'administration locale se heurte toujours aux deux mêmes obstacles : l'absence de main-d'œuvre qualifiée, aussi bien parmi le personnel européen qu'autochtone, et le manque de capitaux. Il faut effectuer le trajet de Majunga à Tananarive pour comprendre l'étendue des difficultés à résoudre. De Mahatzinjo à Ankazobé, sur 100 kilomètres, il n'existe pas un village ; la route traverse le désert des Tampoketsa, désert d'herbe, non pas infertile, mais où la forêt, brûlée par les anciens habitants, en disparaissant a emporté toute vie. 100 kilomètres de route à entretenir sans aucune nécessité économique locale, simplement pour le maintien de la liaison indispensable entre la côte et la capitale. Au coût actuel de la confection des routes cela représente une dépense qu'on peut évaluer à 700 millions de francs CFA pour la construction d'une chaussée goudronnée de 6 mètres de largeur. Une simple multiplication donne le chiffre de 4 milliards pour la réalisation totale des 580 kilomètres de l'artère. Malgré l'aide du F. I. D. E. S., il n'apparaît pas possible d'entreprendre cette tâche dans un avenir prochain. Aussi l'exécution de ce programme n'est-elle poursuivie, à l'heure actuelle, que sur les portions les plus utilisées ou les plus défectueuses, entre Majunga et le pont sur le Kamoro (160 kilomètres), où se situent les riches plaines à riz de Marovoay et de Madirovalo, et de Tananarive à Ankazobé (100 kilomètres).

DES VÉHICULES HÉTÉROCLITES : LES CAMIONS DES « ROUTIERS » MALGACHES AUX NOMS DE CONTES DE FÉES

JOUR et nuit cependant, tout au long de cette route épuisante, sur les sables de la plaine côtière ou dans la poussière rouge des Tampoketsa, conduits par l'interminable lacet qui les entraîne jusqu'au fond de l'horizon, les « routiers » malgaches maintiennent la liaison entre le port de l'Ouest et la capitale. A côté des camions des grandes entreprises commerciales circulent les véhicules les plus invraisemblables, ceux des petits transporteurs indiens ou malgaches, baptisés comme des chars de combat pour cette bataille qu'ils livrent tous les jours avec les kilomètres : le *Tarizan* (sic), le *Voromanga* (l'Oiseau bleu), le *Clair de Lune*, l'*Ile de l'Espoir*, chargés de marchandises, surchargés de passagers emmitouflés dans leur *lamba* pour se protéger de la poussière et s'abritant du soleil sous le *golaz*, le grand parapluie bleu cher aux Malgaches.

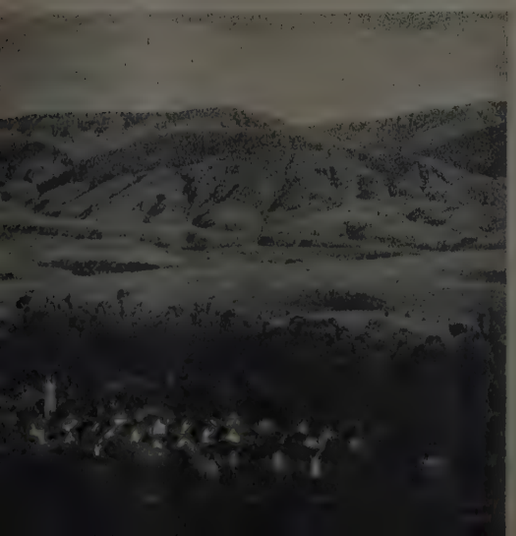
Le soir venu, si le camion n'a pas versé dans un ravin, brisé son pont arrière ou coulé une bielle, c'est l'étape dans un de ces innombrables

UN MAGNIFIQUE OUVRAGE : le pont sur le Kamo
Mais la route n'est pas partout de la même qual

LE PORT INACCESSIBLE : Majunga, qu'ensa
la Betsiboka, ne peut recevoir à quai que les goélett

rte ci-dessous fait ressortir une des particularités du tracé de la route : celle-ci, après avoir franchi la boka, évite les plaines fertiles de Madirovalo et de Marovoay, inondées durant la saison des pluies.

IANGARA, la colonne de 1895 avait édifié un . En haut : rue principale ; ci-dessous : vue générale.



hotely gasy (hôtels malgaches) aux noms pittoresques que compte chaque village : *hotely vao-vao* (nouvel hôtel), *hotely tsika* (notre hôtel), *hotely madio* (hôtel propre). Là, autour d'une grande table qu'éclaire faiblement une lampe tempête, des bols retournés attendent les convives, auxquels est servi, pour quelques dizaines de francs, un repas de riz assaisonné d'un bouillon de *brèdes*, sortes d'herbes aromatiques, et arrosé *dité* (du thé) ou *divay* (du vin).

Un bon chauffeur met un jour et demi à deux jours pour effectuer le parcours. S'il fait dans le mois plus de cinq liaisons aller et retour sans accident, une prime récompense son habileté. Mais bien souvent le but du voyage dépasse largement Tananarive, et il est courant de voir circuler dans les rues de Majunga un camion portant, peinte en lettres blanches sur son pare-brise, une inscription de ce genre : *Hoany Farafangana alarobia* ou *Hoany Fort-Dauphin alakamisy*, qui signifie que le véhicule partira mercredi ou jeudi prochain pour Farafangana ou Fort-Dauphin, c'est-à-dire pour une traversée presque complète de la Grande Ile sur une distance de plus de 1.500 kilomètres.

SUR LA VOIE HÉROÏQUE DE LA COLONNE DUCHESNE LES POSTES MILITAIRES SONT « RENTRÉS DANS LE CIVIL »

Cette voie de pénétration fut celle de la colonne de 1895 et, plus récemment, celle du débarquement anglais de 1942. Ces souvenirs de l'histoire malgache revivent encore au long des kilomètres dans les petites pyramides commémoratives ou dans les tombes blanches qui jalonnent les étapes. Jusqu'à Andriba, elle fut la piste des fameuses voitures Lefebvre, véhicules métalliques lourds et peu maniables.

Sur la route elle-même ou dans ses environs subsistent les petits postes militaires — où résidait une garnison de soldats bâtisseurs — transformés aujourd'hui en postes administratifs. Souvent les bâtiments, solides et trapus, juchés sur un piton, abrités sous l'ombre fraîche des manguiers ou sous les grands eucalyptus, sont encore utilisés. Le paysage est demeuré le même, les habitants aussi, dans la rudesse naïve de leur vie paysanne, et ce qui apparaît aux yeux du voyageur diffère à peine dans son ensemble de ce que voyaient les hommes du général Duchesne : palmes des raphias grésillant sous le soleil dans le fond des vallées, lourdes charrettes malgaches peinant sur la piste rouge, feux des campements composant, dans le soir, des constellations inconnues, et ces vastes horizons des Tampoketsa qui ne manquent pas de beauté ni de grandeur lorsque le soleil couchant, habile sculpteur, modèle sur les collines roses des ombres violettes qui s'allongent en formes étranges.

Georges Kling,
correspondant à Madagascar.

« Techniques d'aujourd'hui, perspectives de demain », tel était le thème de la Foire-Exposition de Tananarive, inaugurée le mois dernier par M. André Morice.

A MONTMORENCY, SUR LES PAS DE J.-

UNE fois de plus, Rousseau redevient un personnage d'actualité. L'inauguration récente du pavillon de Mont-Louis — où il s'était retiré de l'Ermitage après s'être brouillé avec Mme d'Epinay, qui l'y hébergeait — que la Ville de Genève a généreusement fait restaurer, a ramené l'attention sur l'ermite de Montmorency. Elle ne s'en était jamais beaucoup écartée. On pourrait appliquer à Rousseau les vers de Corneille sur Richelieu :

Il m'a fait trop de bien pour en dire du mal,
Il m'a fait trop de mal pour en dire du bien.

Mais ce n'est pas le lieu de reprendre son procès.

Je voudrais simplement conter ici une promenade rousseauiste que j'ai faite tout à fait inopinément et qui m'a rendu singulièrement présent, à travers le temps et les livres, le « musicien extravagant » dont parlait Barrès.

Le premier village qui se trouve sur la ligne d'Enghien, après Saint-Denis et Epinay, absorbés par la banlieue, porte le nom singulier de Deuil. J'avais eu affaire à Deuil et, à 2 heures et demie de l'après-midi, ayant terminé plus tôt que je ne pensais, j'avais devant moi, chose rare, un après-midi libre. Que faire ? Aller rêver devant le lac ? Mais je venais de déjeuner à sa vue, je l'avais contemplé, débarrassé des foules qui y canotent le dimanche, étendant son grand miroir pur où se reflétaient paisiblement ces coteaux d'Andilly « qui sont charmants », dit Rousseau, tel enfin qu'avaient pu le voir les gens du XVIIIe siècle quand il s'appelait l'étang de Montmorency.

Montmorency ? Plutôt monter vers la petite ville au nom illustre qui m'apparaissait là-bas, sans doute un peu haut sur la colline. Mais je verrais bien. Et bravement, sous un soleil piquant, je me lançai dans une rue transversale à la route nationale, la route de Saint-Leu.

Je fus vite récompensé de mon courage, car je n'avais pas fait 200 mètres que je voyais la tour. Quelle tour ? Celle dont je me souvenais comme dans un rêve et que je croyais bien perdue depuis cinquante ans dans un autrefois évanoui ; elle se dressait au bout d'une propriété appartenant aux parents d'un de mes camarades dont j'ai l'ingratitude de ne pas me rappeler le nom, mais où, à dix ou onze ans, j'étais souvent convié pendant les vacances pour venir d'Enghien jouer et goûter. Cette tour ronde marquait alors l'extrémité d'un beau jardin et dominait la route. Nous y montions et de là, bien cachés par les créneaux, nous faisions grêler sur les passants de taquines moelles de sureau que dardaient nos sarbacanes. Elle était entrée pour moi dans l'irrévocable passé, dans l'espace abstrait de l'enfance, et tout à coup elle était là, devant moi, surgie, intacte ! Mais j'allais faire, quelques pas plus loin, une découverte encore plus émouvante : la Chevrette ! La Chevrette dont il est tant parlé dans *les Confessions*, le château de Mme d'Epinay, dont jadis je m'étais dit souvent que je devrais bien tâcher de la retrouver.

Une entrée seigneuriale, la grille, solide et belle, de l'époque, un parc planté de beaux vieux arbres qui y versaient une ombre délicieuse et, parmi cette banlieue, un air noble d'autrefois. La Chevrette ! Si j'avais su que c'était si près d'Enghien, combien de fois je serais venu rôder autour d'elle à vingt ans, à l'âge où l'on découvre la vie et l'histoire !

J'entre d'un pas timide. Une bonne femme aimable m'invite à aller plus loin sans crainte : « Vous trouverez la propriétaire, monsieur, elle vous permettra de visiter. » Malheureusement celle-ci était dans une autre partie du domaine, et je n'ai pas osé m'attarder devant la grande maison blanche qui rêvait parmi le silence ensoleillé. Je suis sorti à regret, non sans avoir senti profondément le passé blotti dans l'ombre des arbres. Cette grande maison, d'après ce que me confia l'aimable gardienne, n'était que les communs, d'ailleurs importants, du château. Combien de fois Rousseau et Diderot avec Grimm, avant la brouille, avaient dû les voir ! Combien de fois ils avaient franchi cette même grille et foulé la même petite route « à quelques pas de la grand'route », disent *les Confessions* !

Et ce vieux grenier à foin qui borde la même route, combien de fois les yeux du Promeneur Solitaire se sont posés sur ses poutres apparentes comme celles des maisons normandes, quand il descendait de l'Ermitage ou de Mont-Louis !

Pour suivre à rebours son itinéraire je n'ai qu'à continuer de monter vers Montmorency.

Au bout de 400 ou 500 mètres — tout cela qui paraissait immense à mon enfance et formait des pays différents et en partie inconnus, tout cela est tout près et ne fait plus qu'un — j'arrive au débouché de la route sur un carrefour, où je me retrouve soudain en pays de connaissance devant les balustres d'un château dont le potager s'avance en coin au bas d'un beau parc. Je reconnais les balustres, qui semblent contenir le parc débordant comme une blanche ceinture ajourée, d'où dépassaient au printemps des lilas qui ont enchanté ma jeunesse. Chaque fois que, venu des environs de la gare, j'arrivais là dans mes promenades à pied, j'étais heureux, je trouvais la beauté, le luxe, le romanesque, la poésie. Je me rappelle une nuit de mai où je m'attardai longuement sous le clair de lune devant cet endroit d'une noblesse inespérée parmi toute cette banlieue.

Si j'avais poursuivi à droite, je serais passé devant l'entrée du château moderne qui a remplacé celui du maréchal de Luxembourg : le château du duc de Dino, d'où l'on a une vue immense, malheureusement brouillée de fumées d'usines, sur la plaine Saint-Denis, et qui fut habité tout un été par Edmond Rostand. Mais j'ai préféré suivre mes balustres, mes chers balustres qui continuent à régner le long du mur du parc. Le chemin descendait doucement, et, en le suivant, je suis arrivé à un endroit de la route d'Enghien à Montmorency, que j'ai prise jadis cent fois, et où était déjà l'abreuvoir du temps de Rousseau. Il est toujours là. Rien n'a bougé, contrairement au vers d'Hugo : *Que peu de temps suffit...* Mais j'avais eu le temps de découvrir, avant d'arriver là, une plaque encastrée dans le mur à côté d'une petite porte du parc et qui n'y était pas dans ma jeunesse, une plaque commémorative disant qu'ici s'ouvrait la porte par laquelle Rousseau sortit du parc du château quand il fut décrété de prise de corps pour l'*Emile*.

« M. le maréchal (de Luxembourg)... voulut absolument m'accompagner jusqu'à ma chaise, qui m'attendait à l'abreuvoir. Nous traversâmes tout le jardin sans dire un seul mot. J'avais une clef du parc, dont je me servis pour ouvrir la porte ; après quoi, au lieu de remettre la clef dans ma poche, je la lui rendis sans mot dire... Entre La Barre et Montmorency (sur la route que je viens de suivre, la même) je rencontrai dans un carrosse de remise quatre hommes en noir qui me saluèrent en souriant. »

C'étaient les huissiers du roi venus pour l'arrêter.

Devant cette petite plaque je me suis senti ému. Cette promenade qui m'avait évoqué tant de souvenirs d'enfance et de jeunesse m'avait mis peu à peu dans l'état lyrique. Je me suis assis sur un banc près de l'abreuvoir ; j'ai imaginé Rousseau « en habit d'Arménien » et en bonnet de fourrure, Rousseau aux petits yeux ardents dans un visage creusé, et je l'ai vu, et même je lui ai parlé :

« Je sais tout ce qu'on peut dire de toi et contre toi, ton irritabilité maladive, ton orgueil infernal, ta fausse modestie, ton ingratitude envers tes bienfaiteurs et, surtout, l'histoire de tes enfants mis aux Enfants-Trouvés, si étrange que, malgré tes aveux, on a pu la mettre en doute et y voir un change donné par toi sur ta réelle impuissance à en avoir.

» Mais en dépit de tes défauts, à travers tes erreurs, on t'aime malgré tout parce que dans ce siècle délicieux mais desséché — « C'est de la cervelle que vous avez là », disait Mme du Deffand en mettant la main sur la poitrine de Fontenelle — tu as rouvert les sources de l'âme. Tu as arrosé le désert, tu y as fait refleurir ces roses : l'amour, la tendresse, la bonté, l'amitié, l'ivresse devant la nature, l'extase devant Dieu, toutes ces passions de la terre, roses qui ne sont certes pas sans épines, mais qui seules parfument nos jours. Car qu'est-ce que serait une humanité qui ne vivrait que par les idées ?

» Et puis, dans ce siècle vaniteux, tu as remis de l'humilité dans l'homme par tes aveux, demeurés à base d'orgueil, certes, mais qui tout de même admettaient que tu eusses fait des fautes et comportaient l'idée même de la faute, cette idée chrétienne du péché sans laquelle il n'est pas de repentir sincère, mais seulement le regret d'avoir été vu ou pris. Et enfin parce que tous, au XIXe et au XXe siècle, nous tous qui écrivons, nous relevons de toi, nous sommes tes fils, depuis Chateaubriand et ce si moderne Sénancour jusqu'à Proust et Gide et jusqu'au plus récent de nos jeunes exhibitionnistes, pour tes *Confessions* si hardies et si neuves en leur temps et surtout pour ces pages prodigieuses que tu as écrites à la fin de ta vie, *les Rêveries d'un promeneur solitaire*, qui contiennent d'avance tout le naturisme d'un siècle dont on a pu dire si justement qu'il fut le siècle exquis du paysage.

» Je ne veux pas examiner si Emile serait devenu un « citoyen vertueux » ou je ne sais quel raté comme il y en eut tant après des éducations trop systématiques ; encore moins si le *Contrat social* n'est pas bâti sur une idée fausse. Devant cet abreuvoir d'où tu partis pour ta vie de nouveau errante, près de cette Orangerie que tu habitas, au pied de cette église de Montmorency qui déjà dressait de ton temps son vieux reliquaire gothique sur son éperon charmant, au milieu des sites qui t'ont vu revenir de la forêt tes herbes à la main, je ne veux voir en toi que le premier grand poète moderne, le père de toute notre sensibilité depuis bientôt deux siècles et saluer, à travers tes défauts et tes vices même, cette vertu supérieure qu'on appelle le génie. »

OUSSEAU

PAR FERNAND GREGH

1. — LE PAVILLON DE MONT-LOUIS, dont on vient de reconstituer le décor tel que Rousseau le connut lorsqu'il s'y retira après sa brouille avec Mme d'Epinay.

2. — CETTE TOUR, l'auteur de cet article, qui, enfant, y passait avec ses amis des après-midi de jeux, l'a retrouvée après plus de cinquante années.

3. — LA CHEVRETTE, où Mme d'Epinay avait accueilli Jean-Jacques, offre aujourd'hui encore au flâneur curieux de rencontres historiques la vision de sa grille abritée d'arbres nobles.

4. — « LE PROMENEUR SOLITAIRE » dut maintes fois s'accouder, rêveur, à ces balustres croulant sous la verdure.

5. — ICI ÉTAIT LA PETITE PORTE où passa J.-J. Rousseau le 9 avril 1762 pour échapper à l'arrêt de prise de corps lancé contre lui par le Parlement après la publication de l' « Emile ». Cette plaque commémore un épisode célèbre de l'histoire littéraire.

6. — ROUSSEAU NE RETROUVERAIT PAS le château où il fut l'hôte du maréchal de Luxembourg. Il a disparu, remplacé par celui du duc de Dino.

7. — DANS CETTE CHAMBRE l'auteur des « Confessions » connut les seules années paisibles — ou presque — de sa vie tourmentée.

8. — DE SA CROISÉE son regard errait à travers les fûts d'une allée de tilleuls.

LES ÉCUYERS VIENNOIS AU « JUMPING » DE PARIS

PAR LE LIEUTENANT-COLONEL TRÉ-HARDY

Paris a été sensible au spectacle de qualité offert par la société « le Jumping » au cours des Cinq Nuits du cheval. En marge des épreuves d'obstacles, il mit en valeur les écuyers de la Spanische Reitschule Wien, dont la noblesse d'attitude et la courtoise aisance firent percevoir au public du Palais des sports une équitation supérieure confinant à l'art.

Les cadres du Manège de la Hofburg venaient en France pour la première fois depuis leur lontaine formation par l'empereur Maximilien II. Une majestueuse pérennité les auréolait. On connaissait leurs traditions séculaires, on savait aussi qu'ils devaient au général Patton d'avoir surmonté une période difficile en 1945.

La « grande reprise d'école », présentée aux accents de la *Marche de la cavalerie légère*, de Suppé, puis au rythme du *Menuet* de Boccherini, apparut comme une éblouissante réalisation. Cavaliers en frac havane « à la française », bicorne gansé d'or porté « en bataille »; culottes blanches, bottes dites « à chaudron », éperons d'argent relevés en « col de cygne » s'apparentaient à des chevaux magnifiques, les « Lipizzans », descendants des Andalous importés autrefois d'Espagne par Maximilien, étalons de robe grise, à la musculature puissante, au geste étonnant, tous harnachés de pourpre et d'or, sellés de daim blanc, la crinière coiffée « en luxe »...

Cette reprise d'un haut classicisme était suivie de présentations individuelles qui laissèrent pantois les amateurs de sensations fortes : levade basse, mézair, courbette, l'animal sautant à la manière d'un kangourou sur ses membres postérieurs, les antérieurs repliés, croupade donnée au commandement, enfin la cabriole, où le Lippizan semblait détaché du sol en un bond aérien suivi d'une détente d'une incroyable brutalité.

Remarque flatteuse pour notre amour-propre : Vienne se réclame de La Guérinière, « le plus étincelant des modèles » d'après le colonel Podhajsky, directeur en exercice. Elle continue la méthode de l'ancienne académie de Versailles, ne devant son qualificatif d'espagnole qu'à l'origine première de sa remonte.

Fixée pour l'instant à Wels, en zone américaine, la Spanische Reitschule Wien a repris son activité. Contrairement aux statuts actuels de notre Cadre Noir, son personnel est civil, dépendant du ministère de l'Agriculture. Les officiers inscrits sur ses contrôles y figurent à titre privé. L'école reçoit également des élèves étrangers. Un de nos compatriotes, M. Monteilhet, membre du Cercle de l'Etrier, compte parmi ses familiers.

Puisse ce temple de l'équitation, un des derniers à survivre en notre Europe troublée, ne pas disparaître sous la poussée des événements ! L'art équestre est une conquête, celle de l'intelligence sur l'instinct, gardons-nous de l'oublier.

Ci-dessus : la Cabriole. — **Ci-dessous, de gauche à droite** : une courbette montée. — Levade aux piliers au manège de la Hofburg. — Levade par l'écuyer chef Rochowansky.

(Photographies communiquées par le colonel Podhajsky, directeur de l'École de Vienne.)

LES PROPOS LITTÉRAIRES DE GÉRARD CAILLET

PIERRE BOULLE, MÉRIDIONAL FROID

Je ne sais pas si vous avez lu *le Pont de la rivière Kwaï*. Cela se passe dans la jungle de Birmanie. Un groupe d'officiers anglais prisonniers des Japonais y invoquent les conventions internationales pour refuser de travailler à un pont... sur la rivière Kwaï. Malgré les coups et la privation de nourriture... Jusqu'au jour où leur colonel (il s'appelle Nicholson), scandalisé par la façon dont les ingénieurs japonais conçoivent un pont, va trouver son confrère japonais (il s'appelle Saïto) et se propose de lui démontrer, règle à calcul en main, de quoi le génie anglais est capable. En quelques mois un *Washington Bridge* de bois, bâti pour durer six cents ans, domine la rivière. Cependant, dans la jungle un commando, britannique également, a été parachuté pour détruire les lignes de communication japonaises. Vous imaginez la suite : *le Pont sur la rivière Kwaï* retrace jusqu'à la fin la convergence absolue de ces deux opérations. Avec un humour lui-même très britannique...

Pierre Boulle, l'auteur de ce petit chef-d'œuvre en mécanique de précision, n'est pourtant pas Anglais. Il est calme, extrêmement calme, Avignonnais et ingénieur électricien. Licencié ès sciences, il n'a, pendant longtemps, songé qu'à exercer son métier, qui l'amène, après quelques détours, à « planter du caoutchouc » pendant une dizaine d'années.

« Cela doit être merveilleux l'existence quotidienne dans une plantation.

— J'y ai surtout connu la vie de bureau. La Malaisie, je ne l'ai réellement bien vue que pendant la guerre... »

Car la guerre a lancé cet homme sans lyrisme vers Singapour, la Birmanie et la Chine. Officier de liaison de la France libre près l'armée anglaise, il est fait prisonnier : toujours pas beaucoup de raisons d'être lyrique, mais Pierre Boulle a commencé à écrire...

« Des nouvelles sans intérêt... », m'explique-t-il... Puis un roman : *William Conrad*, après un séjour sans histoire, à Douala.

Pierre Boulle adresse simultanément le manuscrit de *William Conrad* à trois éditeurs parisiens pris dans l'annuaire. Le premier ne répond pas ; le second demande à réfléchir ; le troisième décide de publier le livre tout de suite. *William Conrad* est l'histoire d'un espion allemand qui devient anglophile. Grand succès...

Calmement, Pierre Boulle réunit tout son capital, vient à Paris, loue une pièce à l'hôtel, ferme sa porte et continue à écrire.

« J'avais très envie de me mettre en chambre. »

L'année suivante il a terminé, en chambre, *le Sacrilège malais*. Un livre un peu touffu (« J'y ai mis trop de souvenirs personnels », m'avoue — enfin un aveu ! — Pierre Boulle), avec des pages courtelinesques sur la taylorisation des indigènes. Puis c'est *le Pont sur la rivière Kwaï*. En ce moment il poursuit l'élaboration d'une œuvre qui doit se dérouler dans le Midi de la France.

« Vous êtes donc retourné en Avignon ?

— Non : je n'y ai presque plus d'attaches. »

Boulle a quarante ans. Il est célibataire. Tout en finissant son nouveau roman il publie des nouvelles et grignote ses économies, que ne remplace pas encore le produit de ses livres.

« Quand je n'aurai plus rien, je verrai. »

C'est tout... Sa vie est comme son œuvre : sans couleurs fausses. Les mathématiques lui ont appris à se méfier des emballements. Mais il a su regarder les hommes. Il sait les peindre. Et du décalage constant entre les mathématiques et la vie naît ce délicieux sentiment d'absurde vrai et sans philosophie qui donne toute sa saveur à l'œuvre prometteuse de ce Méridional très paisible.

LES LIVRES PAR ANDRÉ ROUSSEAUX

LE ROI D'ANGKOR

Le nom de Makhali-Phâl signifie : « Fleur de la déesse Khali. » C'est le nom cambodgien de l'auteur du *Roi d'Angkor* (Albin Michel). Son nom de Française est Pierrette Guesde. Car Mme Makhali-Phâl, dont le père est Français et la mère Cambodgienne, assume en son être fragile et charmant le double poids de deux civilisations. Et les livres qu'elle écrit, en particulier *le Roi d'Angkor*, qui vient de paraître, montre qu'elle a une conscience aiguë de cet héritage si complexe, si précieux, si redoutable.

Elle fut baptisée dans la religion catholique à l'âge de deux ou trois ans. Petite fille, elle fut élevée dans un couvent, qu'elle a évoqué dans le premier de ses romans, *la Favorite de dix ans*. C'était au bord d'un lac peuplé de crocodiles. De l'autre côté du lac il y avait un monastère bouddhique. Par-dessus les crocodiles, les religieuses du Christ et les prêtres de Bouddha en grandes robes jaunes échangeaient des saluts déférents et cérémonieux. Et peut-être Makhali-Phâl a-t-elle commencé alors de rêver à ce désir d'amitié entre l'Orient et l'Occident qui est le thème profond de toute son œuvre.

Elle vint en France à l'âge de sept ans. La civilisation occidentale s'empara d'elle. Elle fut ravie par la mythologie grecque, par la poésie de Racine. La part de l'Asie en elle allait-elle s'éloigner, s'affaiblir ? Non. De même que l'Orient et l'Occident étaient mêlés dans son sang, de même son âme rêvait d'unir leurs deux esprits. Dans son premier roman, on voyait la fille d'un roi khmer hantée à la fois par le Christ et par le Bouddha. C'est encore un roi d'Angkor qui est le héros de son livre d'aujourd'hui. Et dans cette aventure que nous pourrions croire toute orientale Makhali-Phâl nous dit quelle est la part de l'Occident.

Le XIe siècle de l'ère bouddhique, dans lequel se situe cette histoire, est très proche par son esprit, nous dit-elle, du XIIe siècle de l'ère chrétienne. Elle nous explique que le monde qu'elle évoque autour de son « roi d'Angkor » ne se rattache pas à la Chine, mais à l'Inde et, à travers l'Inde, à notre monde européen.

En effet, au premier siècle de l'ère chrétienne un prince hindou avait débarqué sur le sol khmer. Et à partir de cette époque les trois quarts de la presqu'île indochinoise s'indianisèrent, dans le culte des dieux brahmaniques, sous la domination de prêtres dont les rites et les prières se formulaient en sanscrit.

Mille ans après que le pays khmer eut été ainsi marqué par la présence aryenne, la double tradition eurasiatique continuait d'y être vivante et visible. C'est elle qui anime le héros de Makhali-Phâl, et que celle-ci nous invite à contempler. On aimerait qu'une image illustrât l'évocation du visage du roi d'Angkor, tel que la romancière le décrit, sous le double éclairage du soleil d'Asie et de la lumière d'Occident :

« La face souveraine offrait, en même temps que la régularité des lignes qui distingue les statues gréco-bouddhiques, le songe, le calme, l'énigme du bodhisattvâ à leur plus haute intensité d'expression. Mais ôtez de cette figure, avec la dorure du soleil tropical, le fard métaphysique de la civilisation indienne, et ce visage de roi apparaîtra grec. »

Makhali-Phâl en tête de son ouvrage a tenu à nous dire que si ce livre évoque les rites de l'antiquité cambodgienne, le roman est inventé par elle. Nous n'en doutons pas. Mais les romanciers n'inventent que ce qui vit en eux-mêmes avec une intensité irrésistible. Et ce personnage du moyen âge bouddhique ne s'imposerait pas à nous avec un vivant prestige s'il n'était pas une sorte de projection d'une âme d'aujourd'hui dans le héros d'un mystère sacré. Il n'y a rien d'une statue dans ce roi d'Angkor :

« C'était un hymne charnel qui évoquait encore, pour les brahmes du Cambodge, la descente des ancêtres du nord de l'Eurasie et la division de la race aryenne, une part vers l'Iran et les contrées sauvages de l'Occident, l'autre part vers les civilisations déjà vieillissantes du Gange, et l'arrêt définitif des aïeux face à l'Océanie, sur la mince bande de terre disputée à l'océan Indien et à l'océan Pacifique. »

Cette mince bande de terre où Makhali-Phâl dresse son héros, elle-même y est née pour une vie dont le rythme oscille entre deux mondes. L'aventure du roi d'Angkor se déroule dans tous les fastes de l'ancienne Asie. Mais la mystique orientale est relancée par une pensée religieuse que l'Occident a fécondée pour conduire cette histoire vers son dénouement. Ce n'est pas seulement la mise en œuvre de maintes légendes cambodgiennes, mais bien plutôt la méditation poétique longuement poursuivie par une vie spirituelle enracinée à deux univers.

Ces trois couples ont frappé les trois coups du lever de rideau de la grande saison théâtrale. **Ci-dessus :** le couple mondain Danielle Darrieux et Raymond Pellegrin dans « Évangéline », d'Henry Bernstein... **Au centre :** le couple populaire des « Compagnons de la Marjolaine », le brigadier Bernard Blier...

L'OPINION D'YVE

« ÉVANGÉLINE », « LES COMPAGNONS DE LA

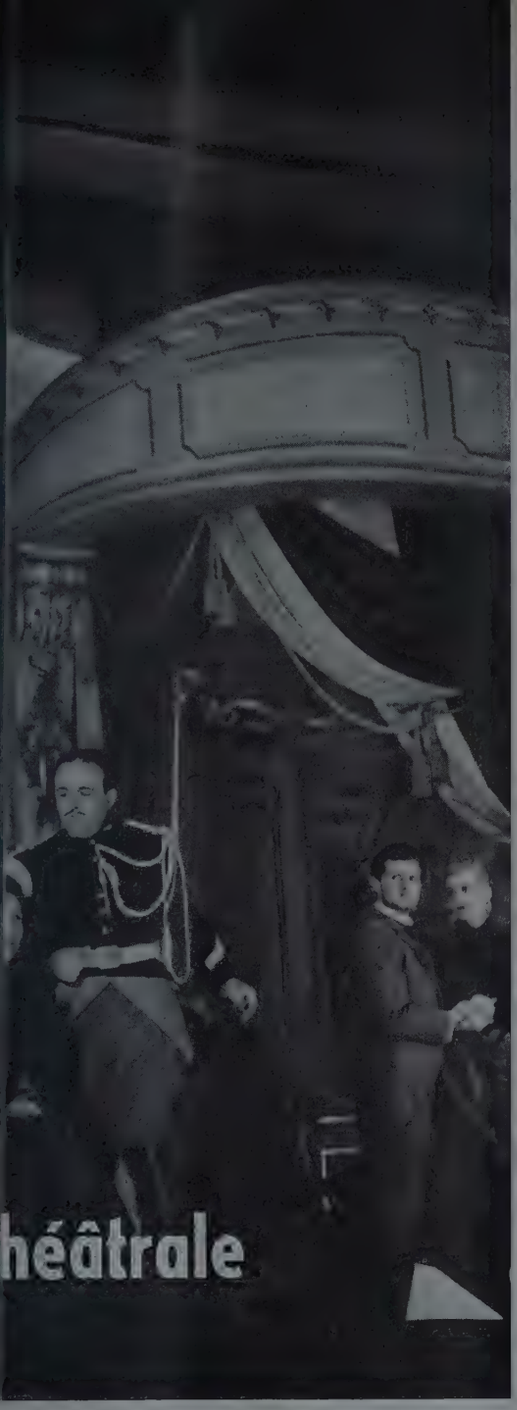
Il est naturel que les auteurs chevronnés fassent jouer leurs pièces sans trop de difficultés. Il est compréhensible, sinon tout à fait régulier, qu'ils soient eux-mêmes directeurs de théâtre. Ces avantages, que concède la fortune et que le talent justifie, ne sauraient toutefois nous abuser. Si je dis, par exemple, qu'*Evangéline* et *les Compagnons de la Marjolaine* sont deux pièces manquées, ce jugement sévère n'infirmera pas le fait que M. Henry Bernstein ait été en 1905 l'auteur de *la Rafale,* en 1913 celui du *Secret,* ni que M. Marcel Achard ait vu les fées sourire sur le berceau de *Jean de la Lune.* Quand un dramaturge a vidé son sac il devrait avoir le courage de s'arrêter, voilà tout.

Les cas d'Henry Bernstein et de Marcel Achard sont d'ailleurs très différents. Avoir eu sa première pièce montée par Antoine en 1900 et continuer de tenir la rampe en 1952 appelle déjà l'admiration. L'auteur d'*Evangéline* a été longtemps un magnifique animal de théâtre, si l'on me passe l'expression, je veux dire un homme qui, sur les planches, se sent chez soi et n'ignore rien des ressources de la scène. Il savait « faire une pièce », et même lorsque, pour suivre la mode et rester de son temps, il fragmentait son action en une quantité de petits tableaux à la manière cinématographique il gardait de la vigueur jusque dans la nuance et n'ennuyait pas.

Evangéline ennuie, voilà le mot lâché, et j'en suis tout marri. D'acte en acte (il y en a six), cette pièce interminable distille une mortelle absence d'intérêt. On ne parvient pas à se passionner au chassé-croisé sentimental des personnages ; on ne prend pas au sérieux un prétendu grand écrivain capable d'avoir donné à un roman ce titre grotesque : *le Viol de moi ;* on s'interroge, sans être convaincu, sur la nécessité du suicide manqué d'Evangéline ; on tique sur mainte réplique d'un goût pénible, d'une langue douteuse. On veut bien qu'Evangéline soit un ange, un être de grâce et de pureté, qui joue le rôle du destin en jetant son mari dans les bras de sa meilleure amie, ou plutôt en admettant qu'il y reste, car il y était déjà. Cela ne suffit pas à défendre d'un bâillement précurseur du sommeil.

Et pourtant les acteurs font tout ce qu'ils peuvent. Danielle Darrieux, qu'on ne croyait pas si bonne comédienne, joue son rôle difficile avec autant de réser que de justesse. Raymond Pellegrin assume sans déf lance celui d'un personnage aussi décevant qu'imp bable. Denise Provence a du charme, Renaud-Mary, l'autorité. Nous les retrouverons...

Avec *le Moulin de la Galette* nous avions eu, p dant tout le premier acte, l'impression d'avoir retrou le meilleur Marcel Achard. *Les Compagnons de Marjolaine,* au théâtre Antoine, nous font penser qu pourrait être définitivement perdu. Est-ce d'avoir éc l'infantile *Petite Lily* que le poète du *Corsaire* se resse encore ? Le meilleur moment de la soirée a été po moi, avant le lever du rideau, le chant des *Compagn de la Marjolaine* — les vrais, ceux de la vieille chanso Quant à la pièce elle-même, dirai-je qu'elle tient vaudeville, du comique militaire, du mélo, du rom policier et qu'elle se termine comme un conte d *Veillées des chaumières* ? Je devrais ajouter, pour êt juste, que quelques mots bien ajustés ou d'une rapi cocasserie rappellent à la fois *Jean de la Lune* et la bel époque du *Canard enchaîné.* Hélas ! Toutes ces inte tions, ces virevoltes, cette action inutilement complique



et sa « vertueuse » épouse, Arletty, tentent de faire briller un dialogue qui n'a pas paru du meilleur Marcel Achard. **Ci-dessus :** Michel Vitold et Madeleine Robinson composent le couple étrange habilement porté à la scène par Gabriel Arout dans « la Dame de trèfle ».

NDON SUR

IARJOLAINE » ET « LA DAME DE TRÈFLE »

éussissent pas à animer les personnages laborieuse-t composés par l'auteur. Ils sont en carton-pâte, *us* et non jaillis, inutiles, factices au possible. Cela e Gustave Nadaud à Georges Ohnet, sans l'inspira- cordiale, bon enfant du premier, sans la conviction ndrissante du second. Le gendarme qui a épousé une enne roulure devenue épouse exemplaire, les deux es du château autour d'une Grecque fatale, le garde-se dont on sait presque tout de suite qu'il sera assin, il n'y a là que du toc ; Bernard Blier lui-ne n'a pas l'air de croire à son rôle ; Arletty ne rde pas ses partenaires, comme si elle se croyait ours devant la camera. Le meilleur de la distribution paru Guy Pierauld sous son bicorne de gendarme-t du village. « Au temps pour les crosses ! », comme levait déjà dire en 1889 dans la maréchaussée.

a Dame de trèfle, de Gabriel Arout, pourrait bien r un long destin au théâtre Saint-Georges. Après *ine ou l'écume de la mer* et *le Bal du lieutenant* , l'auteur commence à présenter ses lettres de maî-, et l'on a tout lieu de s'en réjouir. Ce n'est pas que ujet soit d'une originalité fracassante. On l'a traité plusieurs fois au roman et à la scène, et Gabriel Arout ne paraît pas avoir eu pour dessein de le renouveler. Sujet d'ailleurs extrêmement périlleux à plus d'un égard. Un homme, chasseur de fauves de son métier, et, par vocation, assez brutal, aime éperdument une femme mariée, Isabelle. Celle-ci lui refuse la moindre privauté. Elle a toutes les apparences d'une coquette et plaisante son soupirant sur la fréquentation régulière qu'il fait d'une maison d'illusions dénommée *la Dame de trèfle.* Or celui-ci, enragé, à sa première visite dans ladite maison se voit offrir Isabelle elle-même. Mais est-ce bien Isabelle ? Cette forme délicieuse, qu'il serre contre lui, prétend s'appeler Ada. Toute la pièce tourne autour de cette ressemblance ou de cette identité, et il serait facile d'objecter à l'auteur qu'une telle situation est purement gratuite et que le chasseur de fauves est bien naïf s'il ne se tire pas de ce prétendu imbroglio.

Une seconde difficulté réside dans le cadre même. La moitié de la pièce se passe dans la maison d'illusions, et il fallait beaucoup de tact pour n'être, dans cette affaire, ni lourdement grossier ni banalement érotique. Gabriel Arout a très bien manœuvré entre ces écueils. Il s'est montré sans fausse pudeur comme sans complaisance. Son analyse psychologique est fermement et finement poussée ; certaines de ses remarques vont très loin dans la connaissance du cœur. Mais aussi, quelle interprétation ! M^me^ Lucienne Bogaert, dans un rôle de vieille entremetteuse, joue toutes ses scènes, et singulièrement celle où elle s'abuse sur les intentions du chasseur de fauves, avec une intelligence et un naturel extraordinaires. Madeleine Robinson n'a jamais été plus souple, plus séduisante, plus sensible, plus charnelle. Comme l'on comprend que son partenaire soit plus que troublé, affolé ! Michel Vitold, seul, n'était peut-être pas tout à fait l'homme de son rôle, qu'il joue trop concentré à mon goût.

Voilà maintenant Gabriel Arout engagé sur le bon chemin. Qu'il se méfie toutefois. Les facilités du Boulevard le guettent. Il triomphera du danger en écartant les faux bons sujets et en soignant son écriture, qui a déjà beaucoup gagné. Qu'il surveille aussi sa mise en scène.

Celle de *la Dame de trèfle* n'échappe pas à une monotonie qu'il était facile d'éviter.

DRAME DU RAIL A LONDRES : DEUX TRAINS SE HEURTENT... ... UN EXPRESS SURGIT !

La France entière s'est émue de l'effroyable catastrophe ferroviaire qui vient d'endeuiller la Grande-Bretagne. On connaît les principales péripéties du drame : le tamponnement d'un train de banlieue bondé par un express arrivant d'Ecosse, puis l'arrivée du rapide Londres-Manchester, dont les wagons vinrent grossir le nombre des voitures télescopées, réduites en débris.

Une passerelle emportée, la station de Harrow and Wealstone présentant l'aspect d'une gare bombardée... et, dans un amas de ferraille haut par endroits de 15 mètres, des centaines de voyageurs auxquels les sauveteurs prodiguèrent un secours qui, pour une centaine d'entre eux, devait, hélas ! se révéler inutile.

Et pourtant, ce qui frappa peut-être le plus les journalistes accourus sur les lieux du sinistre, c'est l'admirable dévouement des sauveteurs bénévoles, dont plusieurs furent blessés au cours de leurs épuisants efforts. La population locale apporta une aide toute spontanée, chaque ménagère fournissant qui une serviette ou un drap pour le pansement des blessés, qui une tasse de thé pour le réconfort des équipes de secours. Une fois de plus le peuple anglais donna la preuve de son admirable esprit de solidarité. On peut regretter qu'il ait trop fréquemment à le manifester en de si tragiques circonstances : depuis la fin de la guerre, les chemins de fer britanniques ont eu à déplorer une quinzaine d'accidents graves. Il est à souhaiter qu'une prompte réforme du système de sécurité vienne mettre un terme à cette série noire.

UN INEXTRICABLE AMAS DE FERRAILLE d'où s'échappaient les gémissements des blessés : voilà ce que le choc avait fait des trois trains qui se sont télescopés en gare de Harrow.

POUR SECOURIR LES VICTIMES les hommes apportèrent leur force, les femmes, leur sollicitude. Ils se firent brancardiers, elles s'improvisèrent infirmières.

PETITES CHRONIQUES

NOUVELLES DIPLOMATIQUES

Le nouvel ambassadeur d'Arabie Séoudite

Le jeudi 9 octobre S. E. Rachad Pharaon a présenté au président de la République ses lettres de créance en qualité d'ambassadeur de l'Arabie Séoudite.

Né à Damas en 1908, S. E. Rachad Pharaon fit ses études dans cette ville. Titulaire de son diplôme de médecin, il vint en 1935 à Paris pour suivre des cours de perfectionnement en chirurgie.

Appelé par S. M. le roi Abdul Aziz Ibn Séoud, il reste près de lui pendant douze ans comme médecin de la cour. Son dévouement et l'intérêt qu'il porte aux affaires publiques lui gagnent la confiance du souverain, qui le nomme membre de son conseil privé. Il y montre des qualités d'homme d'Etat habile.

Après la guerre il représente l'Arabie Séoudite dans de nombreuses conférences internationales. Il participe notamment de façon très active à l'élaboration du règlement sanitaire international, à l'Organisation mondiale de la santé.

Chef de la délégation de l'Arabie Séoudite à la V^e^ Assemblée générale des Nations Unies, le docteur Pharaon joue un rôle marquant parmi les représentants des Etats arabo-asiatiques.

En 1949 S. M. Abdul Aziz le désigne comme ministre plénipotentiaire près la République française.

Par suite de la décision commune d'élever au rang d'ambassades les représentations diplomatiques en France et en Arabie Séoudite, le docteur Pharaon s'est vu récemment promu par Sa Majesté à la dignité d'ambassadeur.

DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Les nombreux amis que compte à Rouen et dans la région M. Bernard Lefebvre se sont réunis pour lui témoigner leur sympathie à l'occasion de la remise des palmes académiques qui lui ont été récemment décernées. Ils fêtaient en même temps le jubilé artistique de M. Bernard Lefebvre, entré il y a vingt-cinq ans au Photo-Club rouennais. M. Bernard Lefebvre est depuis 1921 le correspondant, dans la grande ville normande, de *L'Illustration*, puis de *France-Illustration*.

LÉGION D'HONNEUR

Dans les récentes promotions nous avons relevé avec plaisir les noms de MM. Robert Salmon, président-directeur général de *France-Soir*, et Jean-Claude Servan-Schreiber, tous deux promus officiers à titre militaire.

NÉCROLOGIE

Léandre Vaillat

Léandre Vaillat, qui vient de mourir à soixante-dix-sept ans, laisse une œuvre importante qui lui avait valu l'estime des lettrés et des artistes. Il s'était essayé dans le roman, il avait rapporté plusieurs livres de ses voyages et excursions. Il a traité avec beaucoup de compétence les questions d'art, plus spécialement celles qui ont trait à l'architecture et à l'urbanisme. Mais c'est surtout dans le domaine de la danse qu'il s'était acquis une réputation de spécialiste érudit. Léandre Vaillat, qui pendant de nombreuses années avait collaboré à *L'Illustration*, était le gendre d'Henri Lavedan.

LE LIVRE QUE VOUS DEVEZ AVOIR LU SI VOUS VOUS INTÉRESSEZ A...

LA RUSSIE D'AVANT LA RÉVOLUTION :

Prince Felix Youssoupoff, *Avant l'exil, 1887-1919* (Plon, 310 pages, 43 illustrations). L'histoire d'un pays à travers celle d'une famille à laquelle la légende attribue une ascendance qui remonterait au neveu de Mahomet. Elle fait revivre le faste inouï de l'aristocratie russe au temps des tsars et jusqu'à cette révolution à l'aube de laquelle le président de la Douma et le grand-duc Nicolas Mikhaïlovitch proposèrent à l'auteur d'occuper le trône des Romanoff.

Mais les scènes les plus étonnantes qu'évoque ce témoin de la chute de l'empire sont celles dont les acteurs furent les personnages de l'entourage direct de Nicolas II. Elles baignent dans une invraisemblable atmosphère de crédulité mystique et d'envoûtement. Le prince Youssoupoff raconte qu'au cours d'une de ses promenades il rencontra la grande-duchesse Militsa en compagnie d'un inconnu. Il la salua sans qu'elle parût le reconnaître. Comme il lui en faisait, le lendemain, la remarque, elle lui dit : « Vous n'avez pas pu me voir, car j'étais avec le docteur Philippe, et quand il a son chapeau sur la tête il est invisible ainsi que tous ceux qui l'accompagnent. »

On retrouve ici le portrait de Raspoutine et le scénario hallucinant de son assassinat. L'auteur avait été frappé, dès sa première rencontre avec le « tsaretz », de la puissance magnétique de son regard et de son étrange habitude de « prendre les yeux » de ses interlocuteurs. Il se décida à faire disparaître cet homme néfaste, « pour sauver, dit-il, la dynastie de la ruine et du déshonneur ».

Les épisodes de ce drame sont connus. Le prince Youssoupoff reconnaît ne pouvoir les évoquer, au bout de trente-six ans, sans un frisson d'épouvante.

Puis c'est le récit de l'abdication du tsar, le meurtre de la famille impériale, la révolution, l'exil. Une vieille religieuse qui avait réputation de sainteté dit au prince : « Tu es sous la garde de Dieu : Raspoutine était un suppôt de Satan, que tu as abattu, comme saint Georges, le dragon. Et lui-même te protège, car tu lui as évité les péchés encore plus grands qu'il aurait pu commettre dans l'avenir. »

« Etre protégé à la fois par Dieu et par Raspoutine me paraissait peu concevable, observe Youssoupoff. Cependant je dois reconnaître que, plusieurs fois au cours de ma vie, le nom de Raspoutine nous sauva, moi et les miens, de grands périls. »

Albert Mousset.

NOUVELLES RELIGIEUSES

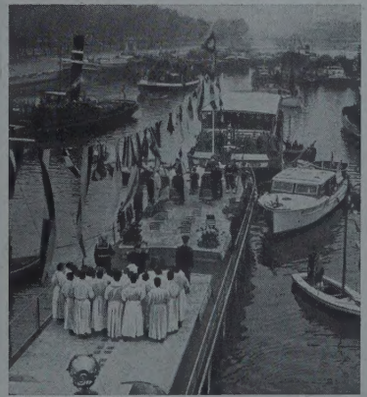
En mémoire de sainte Thérèse, vingt-quatre heures de messes au Carmel

Le 3 octobre a été à Lisieux une journée de prières particulièrement ferventes. Dans la chapelle du Carmel, où l'on fêtait le vingt-cinquième anniversaire de la proclamation de sainte Thérèse comme patronne des missions, des évêques et des prêtres de plusieurs nationalités se sont relayés sans interruption pendant vingt-quatre heures pour célébrer vingt-quatre messes. Les Pères Pichard et Avril assuraient, en liaison avec la Radiodiffusion française, le « minutage » des cérémonies. Le premier officiant fut M^gr^ Verineux, évêque de Yingkov; le dernier, M^gr^ Furuya, évêque de Kyoto. Au cours de la journée on vit monter à l'autel, parmi d'autres prélats, M^gr^ Feltin et M^gr^ Nigris, qui représentait le Saint-Père. Notre photographie a été prise pendant le service célébré par un prêtre vietnamien, l'abbé Dink.

Au cours de cette journée missionnaire de nombreuses messes ont été dites dans le monde entier.

La messe de la batellerie

Les nombreux visiteurs du XVIII^e^ Salon nautique eurent la surprise, au matin du dimanche 5 octobre, de voir la Seine,



entre le pont des Invalides et celui de l'Alma, couverte d'une quantité inhabituelle de bateaux de toutes sortes : péniches, chalands, remorqueurs, yachts, et deux vedettes de la Marine nationale. Ces quelque cent bâtiments étaient réunis à l'occasion de la messe de la batellerie.

Celle-ci fut célébrée sur la péniche *Colbert*, amarrée à la pile centrale du pont des Invalides. Son caractère habituel de grandeur fut souligné par des instants particulièrement émouvants : l'élévation, où retentit le long hurlement des sirènes ; la minute de silence en mémoire des morts de la *Sybille* ; enfin, la bénédiction des bateaux par M^gr^ Touzé mit un terme à la cérémonie.

VERS L'ACHÈVEMENT DE L'AÉROPORT DE BALE-MULHOUSE

Construit en territoire français et géré conjointement par la France et la Suisse, l'aéroport de Bâle-Mulhouse vient de voir menée à son terme une étape importante de son édification.

M. André Morice, ministre des Travaux publics et des Transports (à droite sur notre photographie), et M. le conseiller fédéral Eschera, chef du département des Postes et Chemins de fer de la Confédération helvétique, ont, en effet, inauguré le 2 octobre la route douanière reliant l'aérodrome à la frontière suisse.

Au cours des allocutions qu'ils prononcèrent à cette occasion, les représentants des deux pays manifestèrent leur volonté d'appliquer la convention passée pour la gestion de l'aéroport dans un esprit vraiment européen de large compréhension.

LA SEMAINE HIPPIQUE

Notre équipe à l'étranger

Le team français n° 1 des concours hippiques internationaux, composé des lieutenants Lefrant et du Breuil et de M. Jonquères d'Oriola, participera en fin de saison, sous le commandement du lieutenant-colonel Cavaillé, aux grandes réunions d'outre-Atlantique. Celles-ci débuteront par Harrisburg, le 21 octobre, et se continueront par New-York, le 6 novembre, Toronto, le 18 novembre, Mexico, la première quinzaine de décembre, puis Monterrey (Mexique). Les chevaux, parmi lesquels Ali-Baba, vainqueur sous M. d'Oriola du grand prix des Nations à Helsinki, sont partis d'Anvers par bateau le 28 septembre. Les cavaliers rejoindront par avion. U. S. A., Canada, Mexique, Chili, Argentine, Grande-Bretagne, Irlande et France prendront part à ces tournées.

En France, les jumpings continuent

Aix-en-Provence

Un jumping très réussi a eu lieu dernièrement à Aix-en-Provence. Organisé par M. Georges Noël et ses amis MM. de la Lauzière, Vidal, docteur Latil, de Pierrefeu, de Reymond, il inaugurait les nouveaux terrains du Club hippique. Le prix du Conseil municipal réunit soixante et un partants. Après deux manches successives, M. Guimet plafonna en tête sur Paréatis. M. d'Oriola vint en troisième position, derrière M. Savon. Dans les tribunes ou sur la piste : le général Angenot, MM. Grawitz, Lemaigre-Dubreuil, baron de Roquette, Buisson.

Senlis

Le « Rendez-vous de Senlis » s'est donné sur l'ovale intérieur du vélodrome municipal. Le grand prix est revenu à M^me^ d'Orgeix galopant Héra. Le colonel des Roches de Chassay, organisateur et animateur de la réunion, y produisit As de Cœur, avec lequel il remporta la petite coupe, et Divine, première de la deuxième série des chevaux français. M^me^ Lalonde, aussi efficace sur Capitan que sur Muscadin, s'adjugea le prix de la Forêt d'Ermenonville, et M^lle^ Borgeaud termina en tête du prix de Sylvie.

Tré-Hardy.

LA RÉSURRECTION DES « VIEUX BOULEVARDS »

RÉAGISSANT contre le déplacement de Paris vers l'ouest, qui les a dépouillés de leur ancienne splendeur, les « Vieux Boulevards » — ceux qui réunissent la Bastille à la République — viennent de voir naître un comité qui se propose de leur restituer leur lustre ancien.

Une série de fêtes, qui a débuté le 3 octobre avec l'inauguration des « Vieux Boulevards » par M. Paul Haag, préfet de la Seine, a incité de nombreux Parisiens à porter de nouveau leurs pas vers ces voies jadis si animées.

Nombre de souvenirs glorieux ou pittoresques furent rappelés à cette occasion. C'est ainsi que M. Pierre Montel, secrétaire d'Etat à l'Air, vint inaugurer la plaque rappelant, au 33 du boulevard du Temple, que *Charles Nungesser a quitté cette maison le 7 mai 1925 pour tenter avec Coli la première traversée de l'Atlantique à bord de* l'Oiseau-Blanc.

Un défilé rétrospectif des moyens de transport fit revivre la grande époque des Boulevards ; d'autres âges aussi qu'ils ne connurent pas avaient été évoqués, puisque le lourd chariot des rois fainéants précédait les calèches de 1840, les automobiles de 1900 et l'actuelle Frégate.

Plusieurs autres manifestations se sont déroulées pendant cette brillante quinzaine, qui s'achèvera le 19 sur une *Journée du Commerce*. On ne peut que souhaiter le succès à d'aussi louables efforts.

NOS ILLUSTRATIONS

LES photographies du « Panthéon de la libération », dont nous avons signalé la publication dans notre numéro du 4 octobre, sont dues à MM. Maurice Petit et F. Mosse.

GALERIE

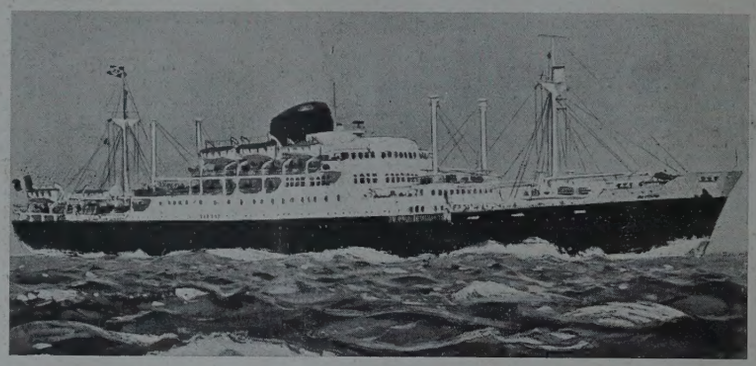
CARDO - 32, avenue Matignon

M. LALOE

LE « TAHITIEN » LANCÉ A BREST

LE 4 octobre, soit trois jours seulement après le premier départ pour le Pacifique du paquebot *Calédonien*, était mis à l'eau, à l'arsenal de Brest, un navire du même type, également destiné par la Compagnie des Messageries Maritimes à la ligne Tahiti-Nouvelle-Calédonie-Australie : le *Tahitien*.

Les trois cent dix-sept passagers que pourra emporter ce bâtiment de 17.500 tonneaux y apprécieront, parmi de nombreux éléments de confort, une ventilation développée ainsi qu'il convient aux navires en service sur des lignes tropicales. D'une longueur de 167 m. 35 hors tout, le bâtiment — le sixième lancé depuis le début de l'année par les Messageries Maritimes — filera 17 nœuds.



COURRIER MUSICAL

De Gretchaninoff aux « Jubilee Singers » : Musiques ferventes

IL est temps encore de parler de Besançon, non pour réparer un oubli, mais pour rappeler une des intéressantes manifestations du festival que nous n'avions pu signaler, faute de place, dans notre précédent article. Il s'agit de la *Missa Festiva* de Gretchaninoff, donnée en la basilique de Saint-Ferjeux pour la grand-messe solennelle de clôture, présidée par S. Exc. l'archevêque de Besançon. Œuvre dont peu de mélomanes connaissaient l'existence, cette messe offre un aspect mal connu du musicien russe, nourri de la foi de ses ancêtres et chez qui la religion, toute de sentiment, « s'épanouit naturellement sur le mode lyrique ». Qu'une telle composition ait pu paraître aux profanes assez éloignée de la tradition liturgique, rien d'étonnant à cela. Ce sont pourtant de ces libertés auxquelles tout le XIXe siècle nous accoutuma et que la liturgie elle-même admet et encourage, puisque la *Missa Festiva* en *ré* obtint son « officialité » au concours international organisé, en 1937, par la procure de musique religieuse de Saint-Leu. Nous savons quelle place la capitale de la Franche-Comté assigne aux concerts spirituels ; le festival se devait donc — et il n'y a pas manqué — de consacrer tous ses efforts à la parfaite réalisation de la *Missa Festiva*, après celle de la *Missa Solemnis* de Mozart. C'est à la Schola Cantorum de Dijon, dirigée par André Mollier, que nous devons l'exécution si remarquable — en tout point digne de comparaison avec les meilleurs ensembles choraux — de l'œuvre de Gretchaninoff.

Le parallèle semblera risqué : osons-le, cependant, puisque les circonstances nous le proposent. Les « Jubilee Singers », quatuor vocal noir, viennent de nous apporter, avec les *Negro Spirituals* dont ils sont, à travers le monde, les merveilleux colporteurs, ferveur, enthousiasme et pureté semblables. Véritables « Chanteurs de la joie », ils restituent, par la naïveté et la saveur de leur diction, l'accent de leur physionomie, leurs étonnants regards levés aux cieux — tache blanche dans leur face sombre — toute une imagerie de foi naïve, savante et populaire à la fois, d'authentique tradition musicale. Je leur demande, simplement, d'éliminer de leur répertoire toute tentative annexe et de nous préserver leur originalité, en laissant à tant d'autres ensembles vocaux les mélodies, arrangements, airs d'opéra, fâcheusement dépaysés dans les interprétations qu'ils en donnent.

L. MAURICE-AMOUR.

EN MARGE DU SALON...

COMME chaque année à l'époque du Salon de l'Automobile, cocktails, réceptions et représentations se succèdent.

Simca avait eu l'heureuse idée, pour présenter ses nouveaux modèles, de concevoir un gracieux ballet dont le thème était lié à l'utilisation de chaque véhicule

Panhard recevait au Continental, S. O. M. U. A., de son côté également.

Peugeot renouait avec la tradition d'avant guerre en conviant ses concessionnaires et la presse à un dîner particulièrement exquis servi dans l'immense hall du Vélodrome d'Hiver.

Pour cadre à sa brillante réception, placée sous le signe des transports en commun, Berliet avait choisi ses nouveaux locaux de Courbevoie.

Les Phares Marchal reliaient le Salon de l'Automobile au Salon nautique, en servant sur leur bateau-bar un apéritif des plus sympathiques.

Nous ne saurions trop féliciter ces firmes — auxquelles s'étaient jointes d'ailleurs celles de branches différentes, Eversharp, notamment — ayant elles aussi leur salon ou exposition — du soin qu'elles apportent à ces manifestations.

L'AUTOMOBILE AU SECOURS DE VERSAILLES

LE Comité départemental de la Seine pour la sauvegarde de Versailles a organisé dans le cadre du Salon de l'Automobile une grande tombola dont les quatre premiers lots sont une Vedette Ford, une Frégate Renault, une Peugeot 203 et une Aronde Simca.

Ces voitures ont été exposées dans un stand situé au rond-point Champs-Elysées-Clemenceau, et les plus grandes vedettes de la scène et de l'écran se succédèrent pour y vendre des billets de tombola. Ce fut une brillante réussite !

COURRIER THÉATRAL

« Zoé » à la Comédie Wagram

TROIS actes *gais* de Jean Marsan, indique l'affiche, et la gaîté affichée ressemble furieusement à la gaîté à tout prix. Qu'importe la vraisemblance, la vérité des caractères ou le simple bon sens, pourvu que l'on rie ? Eh bien, non ! En dépit d'une certaine volubilité un peu fatigante des personnages, la pièce partait bien. L'étonnante Zoé, passionnée d'une ingénuité de paradis terrestre dans les rapports sociaux, pouvait même fournir le texte d'une vraie comédie. Au diable ce rire obligatoire ! A la fin du premier acte la situation pouvait, à la rigueur, être sauvée. Le deuxième tourne en rond, d'extravagance en extravagance ; le troisième consomme la catastrophe. On rit mécaniquement, comme l'auteur l'a voulu, mais la distraction aurait pu être d'une qualité plus relevée. Applaudissons en tout cas, sans réserve, la charmante Nicole Courcel, comédienne de race ; Paule-Emanuele, qui a de l'esprit et de la grâce. Toute la distribution est d'ailleurs excellente.

Y. G.

LES DISQUES NOUVEAUX

Quelques variétés vocales

UN Grand Prix du Disque 1952 (1) est allé aux « quatre barbus », que l'on dit glabres. Ils chantent, accompagnés par Michel Legrand et son quintette, *Si jamais* et *Bye Bye*, deux airs de jazz fort sympathiques. Le premier, de Bruno Coquatrix et Lanjean, s'achève sur une note sentimentale : « C'est ici que j'aimerais finir ma vie. » Sur l'autre face, l'air de l'*Au revoir* est joliment balancé. Il s'agit de musique légère, c'est entendu ; mais lorsqu'elle est bien écrite, agréablement interprétée par des chanteurs à la voix joliment timbrée, soutenue par un ensemble discipliné, animée par un jeune chef qui connaît son métier, elle vaut d'être placée dans la discothèque.

Les Philippines chantent délicatement — avec le même quintette dirigé par Michel Legrand : *A Pâques ou à la Trinité* ainsi que *le Petit Passeur*, deux pages en demi-teintes, nostalgiques et harmonieuses. Par contre, *Marie-Christine veut toujours commander*, petit morceau humoristique au rythme syncopé, semble d'une qualité inférieure à celle des précédents enregistrements. C'est pourtant tout l'orchestre animé par Michel Legrand qui se fait entendre là sans jamais couvrir la voix ; sur l'autre face du même disque figure *Caramba*, un des succès du *Chanteur de Mexico*, composé par Francis Lopez et Raymond Vinci.

W.-L. LANDOWSKI.

(1) Disques Philips.

PETITES INVENTIONS ET TECHNIQUES NOUVELLES

Pour les départs d'hiver

Un appareil actuellement essayé sur les automobiles américaines permet le départ du moteur en trente secondes à —35 degrés. Ce dispositif comprend une chambre de combustion comportant sa propre bougie. L'appareil brûle une partie de l'essence qui le traverse, chauffant et vaporisant le reste avant de l'envoyer dans les cylindres du moteur.

Nouveau mode de chauffage

Une usine américaine vient d'être munie d'un équipement original permettant d'économiser les neuf dixièmes du combustible utilisé. Cet équipement se compose de plusieurs dizaines de milliers de baguettes de porcelaine, réparties en couches dans les évents de cheminée. Elles sont enduites d'une mince couche d'aluminium catalytique et d'un alliage de platine. Cette couche fait office de catalyseur dans la combustion des gaz dégagés, et la chaleur récupérée retourne dans l'usine.

Ce procédé serait adaptable au chauffage des immeubles d'habitation.

Un nouveau garage portatif

Conçu sur le modèle des toits décapotables, ce garage pliant, très confortable, même pour une grosse voiture, peut être transporté sur le toit de cette dernière. Il peut servir également, affirme l'inventeur, de « cabane de camping ».

Il est essentiellement constitué par des panneaux de toile imperméable, lesquels sont soutenus par des arceaux de tubes d'acier.

Il peut se monter ou se démonter en cinq minutes.

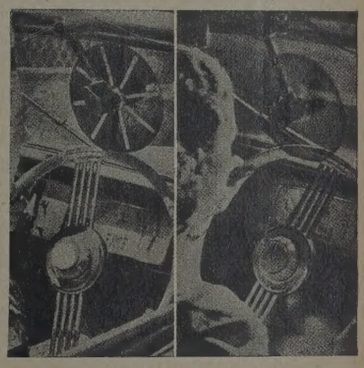
Une roue supplémentaire

La cinquième roue se monte en un instant sur tous les types de voiture récents et peut transporter jusqu'à 100 kilos de bagages. Les manœuvres habituelles restent possibles. La tenue de route est absolue grâce à la roue non orientable. La carrosserie de la voiture ne reçoit aucune charge supplémentaire et le chargement des colis devient facile à 0 m. 60 du sol. Elle n'offre aucune résistance à l'avancement et, seule, elle permet l'usage des toits ouvrants ou décapotables.

Contre l'éblouissement

Un ingénieur italien a mis au point un dispositif qui, affirme-t-il, supprime tout danger d'éblouissement par le soleil ou par les phares des voitures venant en sens inverse, tout en assurant une parfaite visibilité. Il s'agit d'un disque de matière plastique opaque, divisé en huit parties, chacune dotée d'une ouverture. L'ensemble fonctionne au moyen d'un petit moteur électrique et interrompt la vision du conducteur périodiquement, de façon à ne pas impressionner trop longtemps la rétine.

C. T.



LE BRIDGE (N° 106)

SOLUTION DE L'ÉTUDE N° 92

LE MORT : ♣ A V 8 6 2

NORD
OUEST EST
SUD

♣ D 4 3

Sud est demandeur à sans-atout et doit faire cinq levées à ♣. Nord et Sud ont chacun des rentrées. Comment jouer les ♣ ?

Tout le monde sait que Sud doit partir d'un petit ♣ (partir de la dame pourrait coûter une levée si Ouest a roi sec ou second) et faire l'impasse en jouant le valet si Ouest a joué un petit ♣.

Mais si, sur le valet, Est a mis le 9 ou le 10, comment continuer?

J'ai traité complètement un problème absolument analogue dans *France-Illustration* du 9 août 1952 (solution de l'étude n° 88), ce qui m'autorise à être plus bref ici.

Sud n'a la possibilité de faire cinq levées à ♣ que dans les trois cas suivants :

OUEST	EST	CAS
♣ R 7 5	10 9	1
♣ R 7	10 9 5	2
♣ R 5	10 9 7	3

Si Sud est dans le cas 1, il doit partir de la dame au second tour de ♣. Mais s'il est dans le cas 2 ou 3, il doit partir d'un petit ♣. Lequel choisir?

Réponse: il faut partir du petit ♣ et ce serait une faute de partir de la dame.

En effet, si Est est un bon joueur, il fournira toujours le 9 ou le 10 (une fois sur deux le 9 et une fois sur deux le 10) dans les cas 2 et 3, de manière à poser un problème à Sud et à lui laisser une chance de se tromper. Jamais Est ne fournira le 5 ni le 7, car ce serait livrer le contrat à Sud, qui, n'ayant plus d'espoir que dans les cas 2 ou 3, ne pourrait plus se tromper et attaquerait d'un petit ♣.

Nous voyons ainsi qu'en partant d'un petit ♣ au second tour Sud réussira dans les cas 2 et 3 et échouera dans le cas 1, tandis que ce serait l'inverse s'il partait de la dame. Deux cas contre un, chaque cas étant à priori de même probabilité, la bonne tactique ne saurait faire de doute.

La solution ainsi expliquée semble facile parce que l'énoncé a dit que Ouest jouait un petit ♣ (sans préciser si c'est le 5 ou le 7) sur le ♣ 3 attaqué au premier tour de ♣.

Elle eût été beaucoup moins claire si j'avais précisé le petit ♣ joué par Ouest sur le 3 et dit, par exemple, que c'était le 5, car comment choisir entre les cas 1 et 3, qui sont équiprobables à priori (c'est-à-dire avant que Ouest ait joué son premier ♣). Je renvoie à mon article précité pour une démonstration complète.

ÉTUDE N° 93

LE MORT :
♠ 3 2
♡ A 9 8
◇ D 5 3 2
♣ 10 6 5 4

NORD
OUEST EST
SUD

♠ A R D V 6 5 4
♡ ...
◇ 9 4
♣ A R 7 3

Les enchères :

SUD	OUEST	NORD	EST
2 ♠	3 ◇	passe	passe
3 ♠	passe	3 S A	passe
4 ♠			

Ouest entame du ◇ R, et Est fournit le ◇ 6.

Ouest continue par ◇ A, sur lequel Est défausse le ♡ 6.

Ouest joue ensuite le ♠ 10, sur lequel Est défausse le ♡ 7.

Comment Sud doit-il jouer pour assurer son contrat?

André Chéron.

Comité de Direction :
Président : Vincent Delpuech.
Directeur : G. Cahen-Salvador.
Administrateur : S.-M. Quilici.

FRANCE-ILLUSTRATION MONDE ILLUSTRÉ
13, rue Saint-Georges

Publication hebdomadaire.
Georges Oudard
Fondateur.

TÉL. Administration : TRUdaine 82-54
Rédaction : TRUdaine 78-47

TARIFS D'ABONNEMENT

Chèques postaux : PARIS 4670-19
Adresse télégraphique : ÉDIFRANCILUS

FRANCE ET UNION FRANÇAISE

	AB¹ N° 1	AB¹ N° 2	AB¹ N° 3	AB¹ N° 4
Un an...	4.400	5.600	6.000	7.200
6 mois...	2.200	2.800	3.000	3.600

ÉTRANGER

Abonnements payables soit en dollars, livres, francs suisses, escudos, soit en monnaie du pays (au cours officiel), soit en francs français.

	AB¹ N° 1	AB¹ N° 2	AB¹ N° 3	AB¹ N° 4
Un an...	5.400	6.950	7.250	8.800
6 mois...	2.700	3.475	3.625	4.400

L'abonnement n° 1 donne droit aux 49 numéros d'actualités. **L'abonnement n° 2** est formé des 49 numéros d'actualités et des 24 numéros de « France-Illustration littéraire et théâtrale ». **L'abonnement n° 3** se compose des 52 numéros annuels, dont les 3 numéros spéciaux : « Noël », « Salon de l'Automobile » et « Printemps ». **L'abonnement n° 4** comprend les 52 numéros annuels, dont les 3 numéros spéciaux, et les 24 numéros de « France-Illustration littéraire et théâtrale ».

★

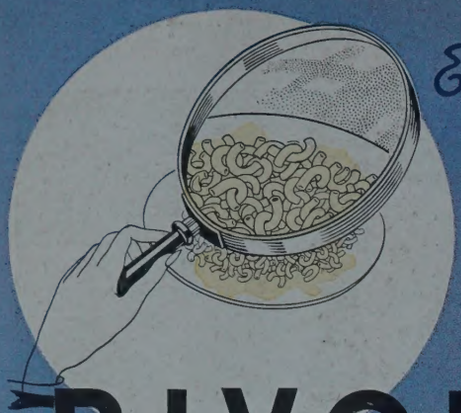
Le supplément littéraire et théâtral, réservé aux seuls abonnés, paraît avec le 2e et le 4e numéro de chaque mois.

★

Les abonnements partent obligatoirement du 1er de chaque mois. — Les demandes de changement d'adresse devront être accompagnées de la dernière bande et de 20 fr. en timbres-poste. — Droits de reproduction pour le texte et les illustrations réservés pour tous pays. — Les manuscrits, insérés ou non, ne sont jamais rendus et ne peuvent faire l'objet d'une réclamation.

Imprimé sur les presses de la S. N. E. P. (Imprimerie Bobigny). Dépôt légal 4e trimestre 1952. N° 203. — Printed in France.

NOV 2 1952



Examinez de très près les Pâtes que vous achetez

Si ces Pâtes sont semées de points noirs ou jaunes, elles ne sont pas de première qualité. Nos Pâtes, fabriquées avec des Semoules, raffinées dans nos Usines et débarrassées de toutes leurs impuretés ne présentent jamais de points noirs ou jaunes.
Elles ont la teinte claire, ivoirine de la pure Semoule de Blé Dur.

RIVOIRE & CARRET

Deux sûretés valent mieux qu'une

Toutes les boîtes carton contenant nos Pâtes sont doublées, à l'intérieur, d'un sachet solide qui les isole du carton. Cette double protection contre l'humidité, les odeurs ambiantes, les charançons, etc... assure à nos Pâtes une conservation parfaite et indéfinie.

RIVOIRE & CARRET

Notre Macaroni, nos Nouilles, notre Spaghetti à la française, sont livrés en morceaux réguliers

Leur forme pratique facilite la cuisson, améliore le rendement culinaire et supprime les brisures inégales, inévitables avec les Pâtes qu'il faut encore briser à la main.

RIVOIRE & CARRET

La Grande Marque Française
La plus haute qualité
La plus belle présentation
Le meilleur rendement
Le plus juste prix

★ ★ ★

PÂTES TROIS ÉTOILES

RIVOIRE & CARRET

WALLACE & DRAEGER